Gemeente
Amsterdam



Haven-Stad

Transformatie van 12 deelgebieden

Ontwikkelstrategie

vastgesteld 21 december 2017

Informatie

De Ontwikkelstrategie Haven-Stad is opgesteld in opdracht van de directie van RvE Ruimte en Duurzaamheid en is op 21 december 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Contact
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
www.amsterdam.nl/havenstad

Gemeente
Amsterdam

Ontwikkelstrategie

Haven-Stad

Samenvatting

Aangescherpte ambities voor Haven-Stad

De Ontwikkelstrategie is een uitwerking van de Transformatiestrategie 'Haven-Stad: Sterke Stad - Slimme Haven', die de gemeenteraad van Amsterdam in 2013 heeft vastgesteld. Op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen op de woningmarkt zijn de ambities ten opzichte van 2013 aangescherpt. We werken nu met een bandbreedte van 40.000 tot 70.000 woningen. Dit is inclusief de transformatie van de Coen- en Vlothaven. In Haven-Stad zetten we de Amsterdamse traditie voort om te streven naar wijken met een gemengde bevolkingssamenstelling naar sociaal-economische status, leeftijd en samenstelling van het huishouden, met voldoende aandacht voor ruimte voor kwetsbare groepen. De woningbouwprogrammering vindt in de loop van de tijd per deelgebied plaats conform het dan geldende stedelijke beleid. De realisatie vindt daarbij plaats door verschillende partijen. Ook de ambitie voor het aantal arbeidsplaatsen is naar boven bijgesteld, met een bandbreedte van 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen.

Met deze Ontwikkelstrategie beschrijven we de voorwaarden en gebiedsbrede opgaven om Haven-Stad te kunnen ontwikkelen tot het aantrekkelijke woonwerkgebied waaraan zo'n grote behoefte is. Daarbij houden we rekening met het feit dat de verschillende deellocaties eigen kenmerken, kansen en risico's met zich mee brengen en dat de wereld er over 10 jaar weer anders uitziet. Onze ambities en doelstellingen vormen een wenkend perspectief. Ze bepalen wat we nu moeten doen om straks aantrekkelijke woonwerkwijken te kunnen aanbieden. Hoogstedelijk en met een identiteit die in belangrijke mate wordt bepaald door de ligging op de grens van haven en stad, dichtbij het centrum.

Goed bereikbaar stedelijk gebied met hoge dichtheden, voorzieningen, groen en recreatie

Haven-Stad wordt een gemengd, hoogstedelijk gebied met voldoende ruimte voor bedrijven. Voor de economische vitaliteit is het belangrijk dat tijdens de transitie de zittende bedrijven een duidelijk investeringsperspectief hebben. De opkomst van de kennis- en innovatie-economie leidt tot een grotere vraag naar gemengde stedelijke milieus zoals Haven-Stad. Het gaat hierbij om een mix van kleinschalige bedrijfsruimte (100 tot maximaal 5000 m2), die ingevuld kan worden met kantoorachtige concepten uit de creatieve kennis- en innovatie-economie, maar ook met werkruimtes voor ambachten, kleinschalige productieve diensten, stadsverzorgende diensten en technische incubators. Deze laatste functies zijn in meer of mindere mate afhankelijk van aan- en afvoer van goederen. Rondom de Ring A10 en op de noordelijke IJ-oever, het Cornelis Douwes-gebied, komt de productieve wijk dan ook het best tot zijn recht. Bij dit soort omvangrijke transformaties gaat het niet alleen om wonen en werken. Er wordt een geheel nieuw stadsdeel gerealiseerd met alle bijbehorende voorzieningen op het gebied van sport, kunst, cultuur, recreatie, groen en scholen. Zo heeft Haven-Stad twee grote stadsparken: het Westerpark in het zuidelijk deel en de Noorder IJ-plas aan de noordkant.

Stapsgewijze mobiliteitsshift

Het realiseren van hoge dichtheden met behoud van een gezond leefklimaat kan alleen als Haven-Stad goed bereikbaar is. Het huidige autonetwerk, zowel de Ring A10 als het bijbehorende wegennetwerk, kan echter niet veel extra autoverkeer meer verwerken. Om de bereikbaarheid toch te kunnen garanderen wordt ingezet op: hoogwaardig openbaar vervoer en goede fiets- en voetgangersverbindingen. Dit in een verhouding van (modal split): openbaar vervoer 30%, fiets 30%, voetgangers 25% en auto 15%.

Bij iedere groeifase van Haven-Stad moeten vooraf maatregelen genomen worden om tot de benodigde 'mobiliteitsshift' te komen en daarmee de bereikbaarheid van Haven-Stad gedurende de hele transitieperiode te kunnen garanderen. Op basis van de verkeerstudie in de MER zijn mobiliteitspakketten met samenhangende mobiliteitsmaatregelen (parkeren, autobezit en-gebruik, fietsnetwerken, transferia en HOV-systemen) onderscheiden die achtereenvolgens gerealiseerd moeten worden om de volgende fase verder te kunnen groeien. Het niet of deels realiseren van de mobiliteitspakketten betekent dat de ontwikkeling van Haven-Stad uitgesteld wordt of minder hard gaat. Dit betekent dat, indien de aanleg van de HOV-verbindingen binnen de voorziene termijnen niet haalbaar is, de ontwikkeling van Haven-Stad wel door kan gaan, maar niet in het tempo en het ambitieniveau dat nu in de Ontwikkelstrategie staat beschreven. Daarbij is aangegeven dat het belangrijk is dat in iedere fase wel in de beoogde bebouwingsdichtheid wordt gebouwd om op deze manier de aanleg van eventuele HOV-verbindingen in een later stadium exploitabel te houden. Er is namelijk een minimaal aantal instappers nodig binnen een bepaalde afstand van de halte om een HOV-lijn exploitabel te houden. In verband met de lange realisatietermijnen van HOV-verbindingen met een hoge vervoerwaarde zal, om ontwikkeling van Haven-Stad na 2029 mogelijk te maken, nu al gestart moeten worden met het onderzoeken van de haalbaarheid

van HOV-verbindingen in het zuidelijke deel van Haven-Stad. Bovenstaande stappen gelden ook voor het noordelijk deel van Haven-Stad (ZaanIJ). Maar op basis van de huidige fasering kan het haalbaarheidsonderzoek naar HOV-verbindingen met Zaanstad in een later stadium worden gestart. In de Economisch Ruimtelijke Verkenning ZaanIJ die met de gemeente Zaanstad is uitgevoerd, blijkt het belang van deze HOV-verbinding bij de gezamenlijke transformatieopgave.

Duurzaamheid: slagkracht door schaalgrootte

De schaalgrootte en de ligging van Haven-Stad bieden voldoende 'markt' om technische innovaties en nieuwe diensten in de praktijk te brengen.Duurzame energiebronnen, zoals energie van het afvalenergiebedrijf en warmte en koude uit het water van het IJ, liggen op steenworp afstand. Bovendien zijn steeds meer bedrijven in het havengebied bezig met het toepassen van de principes van de circulaire economie. Dit zijn gunstige voorwaarden om in Haven-Stad voorop te kunnen lopen met duurzaamheid. De doelstellingen die gehanteerd worden zijn:

- duurzame energie: per direct 75% CO2-reductie t.o.v.2016, 85 tot 100% in 2050;
- uitstootvrije mobiliteit in 2029;
- waterbestendige wijken: per direct verbetering van waterberging in het gebied;
- grondstoffen: 50% hergebruik in openbare ruimte en gebouwen in 2029, en 100% in 2050;
- grondstoffen: per direct 65% scheiding van het huishoudelijke afval, en 100% in 2050.

Milieueffectrapportage als bouwsteen

De Milieueffectrapportage (MER) Haven-Stad vormt een belangrijke bouwsteen voor de Ontwikkelstrategie. De ambities en de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie zijn in de MER getoetst. Het is een 'levende' MER, wat inhoudt dat we periodiek het transformatieproces gaan monitoren zodat we indien nodig tussentijds kunnen bijsturen. Dit systeem van monitoring sluit goed aan op de systematiek van de nieuwe Omgevingswet en geeft bestuurders de mogelijkheid om 'vinger aan de pols' te houden.

Uit de MER volgt waar, hoe en onder welke specifieke voorwaarden de transformatie plaats kan vinden. Er zijn drie belangrijke hoofdkeuzes in de MER gemaakt. Allereerst moet de mobiliteitsshift op orde zijn, door gefaseerd mobiliteitsmaatregelen te nemen. Om 70.000 woningen te kunnen realiseren is het maximale mobiliteitspakket, waarbij we maximaal inzetten op alternatieven voor de auto, noodzakelijk. Ten tweede gaan we gebiedsgericht en flexibel om met milieunormen. Uitgangspunten daarbij:gedurende het gehele transformatieproces wordt een gezonde leefomgevingskwaliteit geborgd, zonder dat bedrijven hierdoor in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Hierbij is het van het grootste belang dat de leefomgevingskwaliteit voor alle typen woningen binnen het woningbouwprogramma gelijk is en er geen relatie ontstaat tussen de mate van leefomgevingskwaliteit en inkomen. En we moeten de milieugebruiksruimte met diverse maatregelen optimaliseren om woningbouw mogelijk te maken.

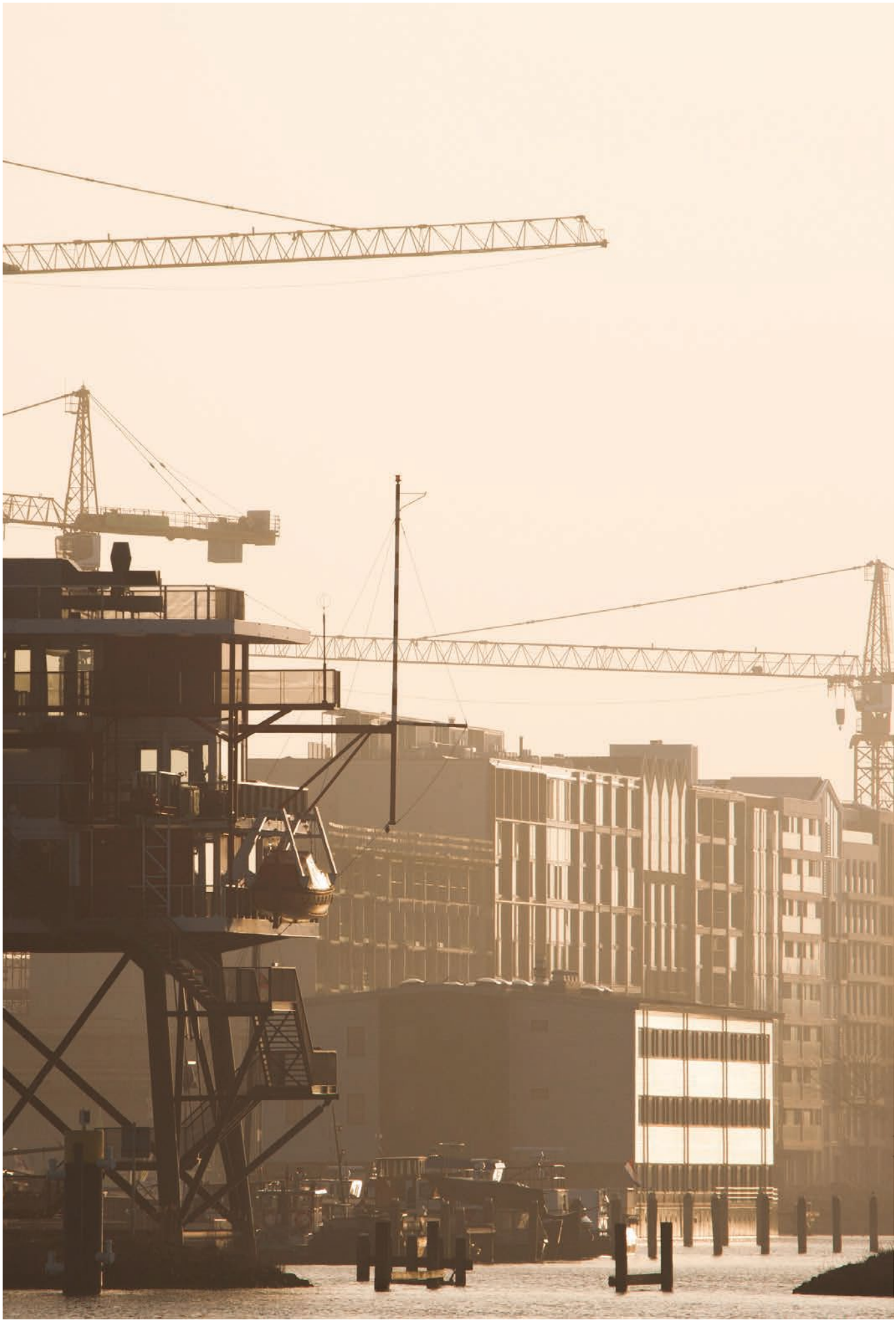
Financiële strategie: verschillende bronnen

De financiële sturing vindt plaats vanuit grondexploitaties per deelgebied. Zo nodig, om de transformatie op gang te brengen, worden strategische verwervingen gedaan. Maar het uitgangspunt is om grondeigenaren en ontwikkelaars/beleggers te verleiden om deel te nemen. Investeringen in (bovenwijkse) infrastructuur, water en openbare ruimte vindt plaats vanuit verschillende bronnen, zoals het Mobiliteitsfonds, de Vervoersregio, grondexploitaties van aangrenzende deelgebieden en het Vereveningsfonds. Voor aanvullende financiering kijken we naar mogelijkheden bij Provincie en Rijk via 'Ruimte voor de Stad'. Investeringen in het Westerpark en de Noorder-IJplas vinden plaats vanuit aangrenzende deelgebieden en vanuit andere bronnen, zoals het Groenfonds. Ook onderzoeken we de externe financieringsmogelijkheden bij de EU.

Uitvoeringsprogramma: nu beginnen

Haven-Stad heeft alles in zich om op de middellange en lange termijn uit te groeien tot een aantrekkelijk woonwerkgebied dat van grote toegevoegde waarde is voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Om al onze ambities voor dit gebied waar te kunnen maken, moeten we nu beginnen om de basis op orde te brengen. Dit vanuit de overtuiging dat er geen ander gebied is binnen de MRA met dezelfde kansen en kwaliteiten in omvang, ligging en identiteit. De besluiten die we binnen nu en 5 jaar moeten nemen om deze ontwikkeling op gang te brengen zijn:

- start voorbereiding besluitvorming voor HOV-verbinding zuidelijk deel Haven-Stad;
- realisatie doorgaande fietsverbindingen Westerpark/ Zaanstraatemplacement/ Noorder-IJplas;
- aanleg tijdelijke (H)OV-verbindingen tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk Centrum;
- afwaardering Transformatorweg, opwaardering Hemweg en planvorming knooppunten Ring A10;
- kwaliteitsverbetering Westerpark en planvorming Noorder-IJplas;
- start terugdringen milieu- en geluidscontouren;
- tender warmte-koudevoorzieningen voor de gebieden waar de transformatie al is begonnen.



Inhoud

Samenvatting 4

Deel I Visie en ambitie

1 Inleiding 11
2 Verhoogde ambities waarmaken 13
3 Waarom Haven-Stad 21
4 Functiemenging: hoogstedelijk en economisch vitaal 29
5 Bereikbaarheid: focus op openbaar vervoer, fiets- en voetpaden 41
6 Identiteit: water, stoer en stedelijk 53
7 Duurzaamheid: slagkracht door schaalgrootte 69
8 Een gezonde leefomgeving 75

Deel II Strategische keuzes

9 Uitvoeringsstrategie 81
10 Financiële strategie 91
11 Proces & organisatie 95

Deel III Uitvoeringsagenda 2018-2022

12 Uitvoeringsagenda 101

Deel IV Ingrepen per deelgebied

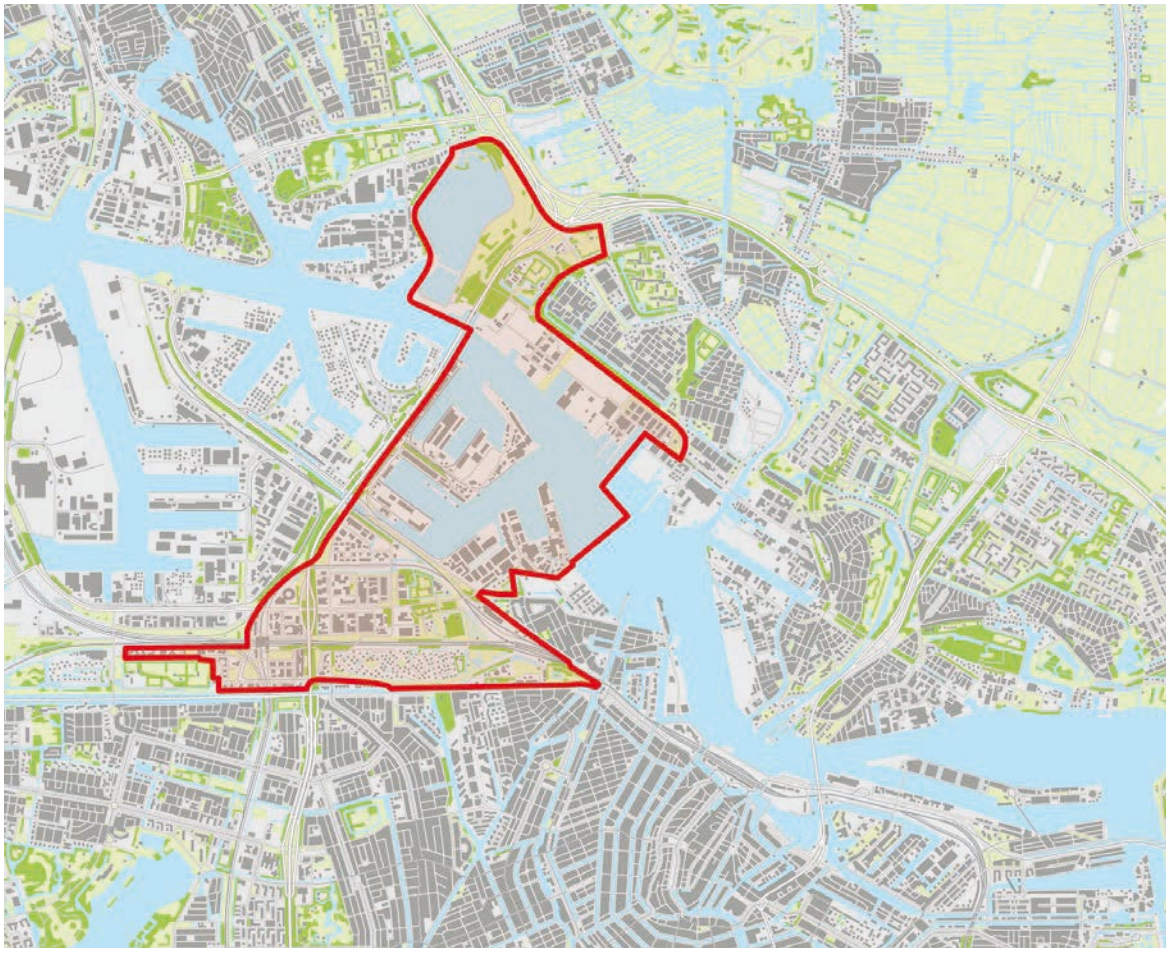
Sloterdijk Centrum en Sloterdijk Centrum - Noord (> 2018) 106
Sloterdijk I Noord en Zuid (> 2018 en > 2029) 108
Zaanstraat Emplacement (> 2025) 110
Minervahaven (> 2029) 112
Sportpark Transformatorweg en Amsterbaken(> 2029) 114
Alfadriehoek (> 2029) 116
Cornelis Douwes 2-3 (> 2029) 118
Cornelis Douwes 0-1 (> 2029) 120
Melkweg Oostzanerwerf (> 2029) 122
Coen- en Vlothaven (> 2040) 124
Westerpark (> 2017) 126
Noorder IJ-plas (> 2017) 128

Deel V Bijlagen

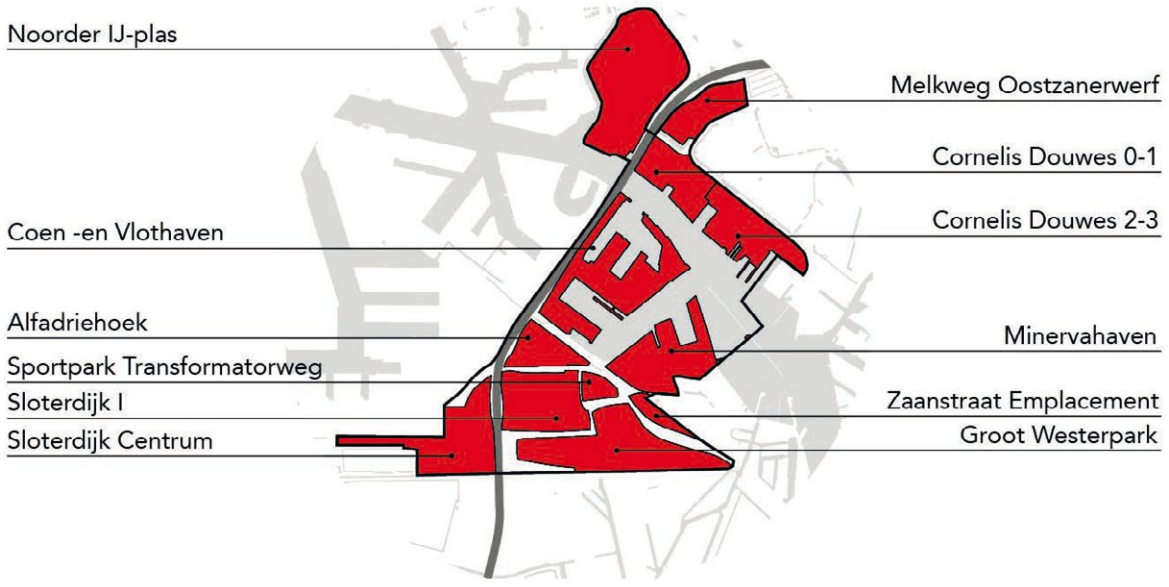
1 Bestuurlijke besluitvorming 134
2 Kengetallen Haven-Stad 148
3 Afspraken met bedrijven en bestuurlijke besluiten 151
4 Samenvatting Transformatie-strategie Haven-Stad 154
5 Overzicht benodigde ingrepen Haven-Stad in netwerk 156
6 FloorSpaceIndex 159
7 Faseringsgrafiek op basis van 500 woningen per deelgebied per jaar 160
8 Samenvatting MER Haven-Stad 162

Deel I
Visie en ambitie

Haven-Stad plangebied



De twaalf deellocaties



1 Inleiding

Voor u ligt de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Deze omvat de transformatie van 12 aaneengesloten locaties binnen de Ring A10, van station Sloterdijk, de Coen- en Vlothaven tot aan de noordzijde van het IJ. Hier wonen en werken straks 150.000 mensen. Met Haven-Stad maken we een nieuw stuk Amsterdam binnen de Ring A10, waarbij woningen, winkels, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd.

De meeste locaties binnen Haven-Stad liggen op 10 minuten fietsen van het Centrum. Maar ook vanuit andere richtingen is Haven-Stad goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Bovendien wordt Haven-Stad dé duurzame stad van overmorgen.

De schaalgrootte van Haven-Stad helpt om alle mogelijkheden en innovaties op het gebied van duurzame energie, circulair bouwen, afvalscheiding en -hergebruik in de praktijk te brengen. De ontwikkeling van Haven-Stad gebeurt in fases en neemt decennia in beslag. Dit betekent dat we slim moeten omgaan met onzekerheden en kansen. De toekomst ligt niet vast. We moeten in de plan- en besluitvorming ruimte houden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, veranderende inzichten en technologische innovaties. Maar de lange termijnopgaven, onze ambities, liggen vast. Haven-Stad wordt een interessante, gezonde woon-werklocatie met een eigen identiteit. In de gebieden waar haven en stad elkaar raken, ontstaan overal in Europa gebieden die tot de verbeelding spreken en die van grote toegevoegde waarde zijn voor de stad en de regio. Dat geldt ook voor Haven-Stad. Hier kunnen we woningen realiseren waar veel Amsterdammers en mensen daarbuiten behoefte aan hebben. Hier bieden we bovendien ruimte aan bedrijven. Veel ondernemers onderkennen de voordelen van de strategische ligging van Haven-Stad: dichtbij het centrum en in directe verbinding met de haven en het Noordzeekanaalgebied.

In deze Ontwikkelstrategie schetsen we onze ambities,een wenkend perspectief op de horizon (deel I en II) en geven we aan welke stappen we nu moeten maken om de transformatie op gang te brengen, inclusief een uitvoeringsagenda voor de komende vier jaar. We doen dit vanuit de overtuiging dat er binnen de Metropoolregio Amsterdam geen ander gebied is met dezelfde kwaliteiten in omvang, ligging en identiteit (deel III). In deel IV zijn de ingrepen per deelgebied beschreven.

In Haven-Stad wonen en werken straks 150.000 mensen

Het kenmerk van Haven-Stad is dat er geen blauwdrukplanning is. De Ontwikkelstrategie is gebaseerd op een geleidelijke transformatie van het gebied en een gefaseerde besluitvorming. De strategie bestaat uit het sturen op het wegnemen van belemmeringen voor de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied en het waar mogelijk en wenselijk faciliteren van initiatiefnemers. De focus ligt op kansen die zich vanuit de markt en samenleving voordoen en die we als gemeente mogelijk willen en kunnen maken. De Ontwikkelstrategie voor Haven-Stad leidt ertoe dat de planvorming gefaseerd plaatsvindt, waarbij voor de te onderscheiden deelgebieden afzonderlijke bestuurlijke besluiten worden voorbereid. In de planvorming voor de deelgebieden zal een goede aansluiting op de omliggende (bestaande) gebieden een belangrijk uitgangspunt moeten zijn om hiermee sociale en fysieke barrières zoveel mogelijk te voorkomen. Voordat deelgebieden, conform de plaberumsystematiek in de investeringsfase komen, worden concrete randvoorwaarden geformuleerd, zodat deelprojecten zich ontwikkelen tegen de achtergrond van een samenhangende visie op de ruimtelijke, economische en sociale structuur van de stad.

Haven-Stad omvat de transformatie van de westelijke havengebieden binnen de Ring A10 en aan weerszijden van het IJ, tot een hoogstedelijk woon-werkgebied. Het gaat hierbij om de gebieden die direct aan het water gekoppeld zijn. Aan de noordzijde van het IJ de Cornelis Douwes terreinen en de Noorder IJ-plas en aan de zuidzijde de Minervahaven en de Coen- en Vlothaven. Ook gebieden niet direct aan het IJ gelegen, maar waar wel havenactiviteiten plaatsvinden zoals de kantoor- en werklocaties van Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I en het Zaanstraatemplacement behoren tot het transformatiegebied. Daarmee heeft Haven-Stad een totaal oppervlak van circa 650 ha (exclusief water), en is qua omvang bijna gelijk aan het stadsdeel Centrum (circa 800 ha).



2 Verhoogde ambities waarmaken

2.1 Inleiding

Vijf jaar geleden stelde de gemeenteraad van Amsterdam, aansluitend op de Structuurvisie 2040, de Transformatiestrategie Haven-Stad vast. Hiermee gaf de raad het startsein voor de gefaseerde transformatie van het haven- en industriegebied binnen de Ring A10 met aangrenzende bedrijventerreinen. Doel is dit gebied te ontwikkelen tot een gemengd hoogstedelijk gebied (Haven-Stad). De Transformatiestrategie ging uit van het realiseren van 9.000 woningen tot 2040. Dit is exclusief de Coen- en Vlothaven. Daarnaast zou er in het gebied plek zijn voor 28.000 arbeidsplaatsen. Na 2025 zouden, conform het convenant Houthavens/NDSM, plannen ontwikkeld worden voor het gehele gebied Haven-Stad.



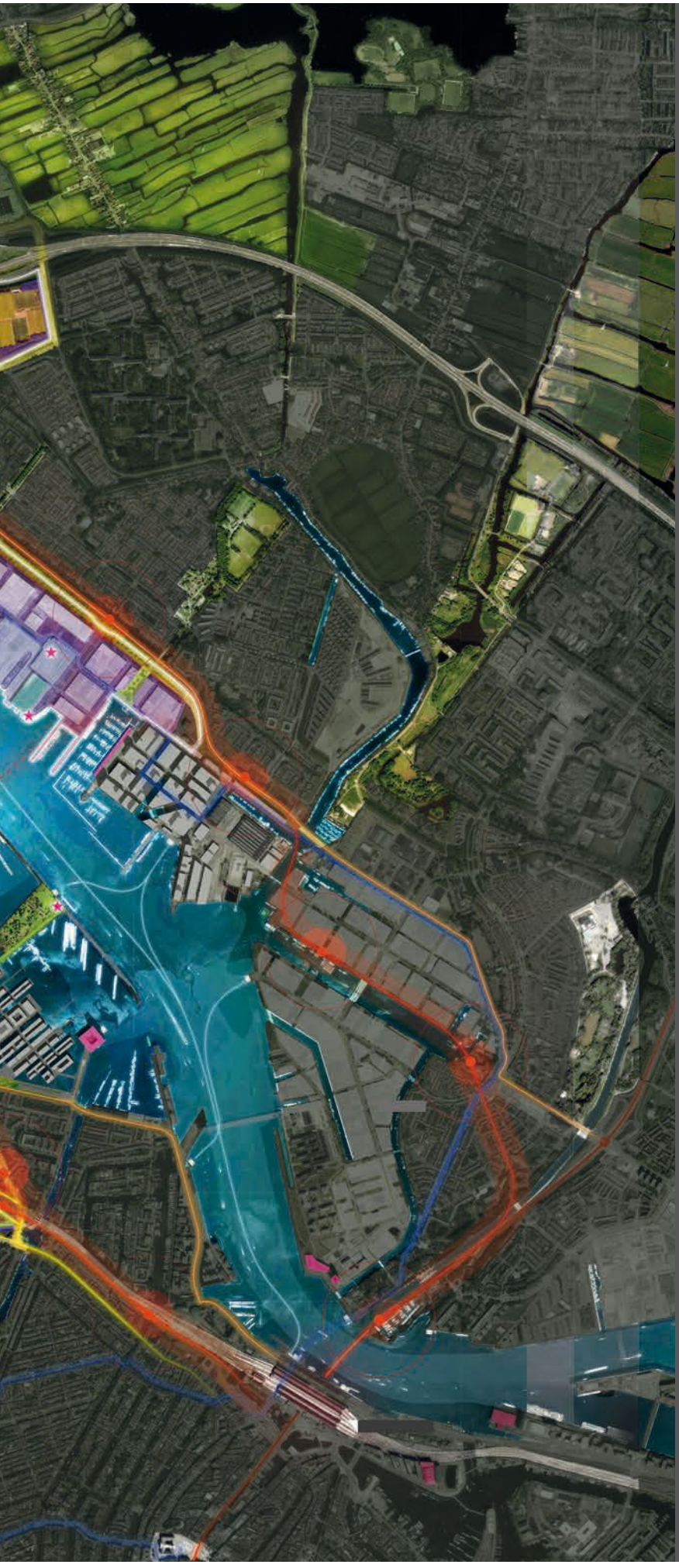
In verkennende studies voor de Ontwikkelstrategie en de MER blijkt dat we met een andere mengstrategie, in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer, hier meer woningen en werkruimte kunnen realiseren dan in de Transformatiestrategie werd aangenomen. Bovendien, zo is gebleken, is de behoefte aan meer woningen en meer plekken voor bedrijvigheid verder toegenomen. Daarnaast hebben we de duurzaamheidsdoelen aangescherpt. Bij elkaar betekent dit dat wij voor Haven-Stad verhoogde ambities hebben.

2.2 Meer woningen

De druk op de Amsterdamse woningmarkt neemt toe. Daarom hebben we in de afgelopen periode onderzocht of we in Haven-Stad hogere dichtheden voor wonen en werken kunnen realiseren dan we beoogden in de Transformatiestrategie. Deze studie laat zien dat we in Haven-Stad (inclusief Coen- en Vlothaven) tussen de 40.000 en 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen kunnen realiseren. Hierbij is een gemiddelde bebouwingsdichtheid aangehouden van floorspaceindex (fsi) 2, een gemiddelde woninggrootte van 80 m2 bruto vloeroppervlak en gemiddeld 30 m2 bruto vloeroppervlak per arbeidsplaats (zie bijlage 2, Kengetallen met omrekenlijst).

Dit verhoogde woningaantal sluit aan bij de ambitie van het College B&W en bij de moties inzake Koers 2025, die de gemeenteraad in 2016 aannam. Deze moties geven aan dat we moeten streven naar hogere dichtheden rondom hoogwaardige openbaarvervoer voorzieningen. Hierbij is Haven-Stad al specifiek genoemd. Belangrijke randvoorwaarde voor deze verdichting is dat we van meet af aan voldoende ruimte beschikbaar stellen voor maatschappelijke voorzieningen als scholen, sport- en recreatie.





HAVEN-STAD VISIEKAART

"Mobiliteitsshift moet"

LEGENDA

- Grens deelgebied
- Kader Stadspark
- HOV verbinding
- Alternatief tracé HOV verbinding
- HOV Halte
- Fietsverbinding
- Veerverbinding
- PTA zoeklocatie
- Draaicirkel Cruiseschip
- Ankers aan het IJ (Huidig beeldbepalend/ cultureel accent aan het IJ)
- Beeldbepalend pand, object of cultureel accent
- Zoeklocatie toekomstig beeldbepalend/ cultureel accent

N

Een levende MER

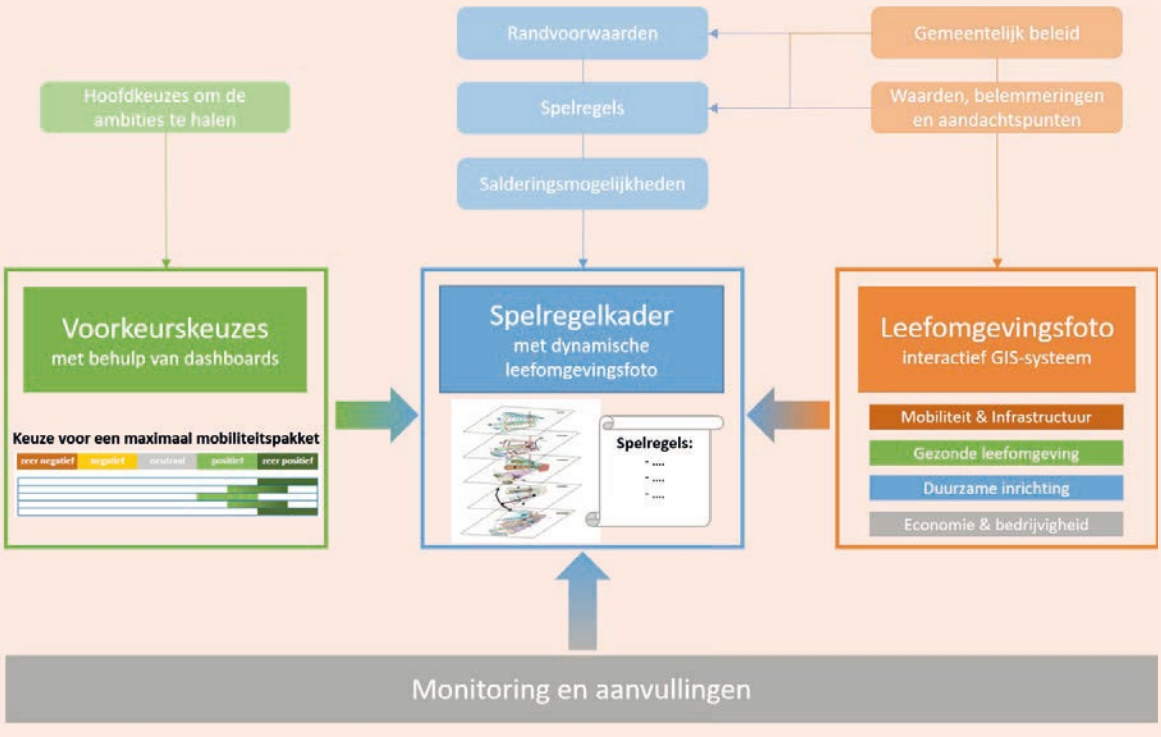
Vanwege de omvang van de transformatieopgave van Haven-Stad is een milieueffectrapportage (MER) verplicht. In een MER worden de gevolgen van de transformatie op het milieu in beeld gebracht. Bij de ontwikkelstrategie voor Haven-Stad is een MER gemaakt, die aangeeft waar, hoe en onder welke specifieke voorwaarden de transformatie plaats kan vinden. Bijzonder is dat deze MER al mag experimenteren met de nieuwe Omgevingswet: de eerste te ontwikkelen gebieden van Haven-Stad zijn, in het kader van de Crisis- en herstelwet, als een duurzaam en innovatief experiment geselecteerd. Hierdoor mag het onderzoek nu wat globaler zijn en wordt de mogelijkheid geboden om een 'levende MER' te maken. Dit betekent dat in plaats van een MER die na afronding in de kast belandt, de MER gedurende de transformatie bijgehouden en aangevuld wordt.

De ambities van de Ontwikkelstrategie ten aanzien van verdichting, mobiliteit, duurzaamheid en gezondheid vormen de basis voor de MER. Om deze ambities waar te kunnen maken moeten diverse keuzes gemaakt worden. In de MER zijn voor dertien hoofdkeuzes diverse alternatieven onderzocht. Per alternatief is bekeken hoe deze bijdraagt aan het halen van de ambities en hoe de alternatieven onderling scoren. Om dit inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van dashboards. Dit onderzoek naar welke keuzes het beste voor Haven-Stad zijn, heeft geleid tot diverse voorkeursalternatieven, die een plek hebben gekregen in de Ontwikkelstrategie.

In de MER wordt gebruik gemaakt van een aantal innovatieve instrumenten. Het dashboard is al genoemd, maar ook is een leefomgevingsfoto, spelregelkader en dynamische monitoring opgesteld (zie onderstaand figuur). In de digitale leefomgevingsfoto staan voor alle thema's, in de huidige situatie, onder andere de te beschermen gebieden, belangrijke waarden, ruimtelijke beperkingen en aandachtsgebieden opgenomen. U kunt hier informatie vinden over bijvoorbeeld geluid- en geurcontouren en archeologische verwachtingswaarden.
Per thema zijn in deze leefomgevingsfoto randvoorwaarden en spelregels opgenomen. De randvoorwaarden en spelregels geven onder andere aan welke beperkingen er gelden, welk onderzoek nog verricht moet worden en/of onder welke voorwaarden een plan mag doorgaan. Deze regels worden ook opgenomen in de ruimtelijke plannen voor de deelgebieden en zijn daarmee kaderstellend voor de transformatie. Voor ontwikkelende partijen is daarmee in één oogopslag duidelijk met welke aspecten bij de planontwikkeling rekening moet worden gehouden.

De MER beschrijft zo goed mogelijk hoe de wereld er over enkele jaren en zelfs decennia uit kan zien. Dit blijft natuurlijk lastig te voorspellen. Daarom is gekozen voor een flexibele MER die meeloopt met de transformatie. Monitoring heeft hierin een belangrijke plek. De gestelde ambities zijn de stip op de horizon, maar om tussentijds bij te kunnen sturen wordt een levend monitoringssysteem voor Haven-Stad gemaakt. Bijsturen kan betekenen dat uitgangspunten moeten worden bijgesteld of het MER moet worden aangevuld. Dit systeem van monitoring sluit goed aan op de systematiek van de nieuwe Omgevingswet en geeft bestuurders de mogelijkheid om 'vinger aan de pols' te houden.

Systematiek van de levende MER



2.3 Meer arbeidsplaatsen

Haven-Stad wordt een gemengd, hoogstedelijk gebied met voldoende ruimte voor bedrijven. De hogere dichtheden en bouw van meer woningen mag niet leiden tot verdringing van bedrijvigheid en werkgelegenheid in het gebied. Daarom wordt ingezet op het strategisch mengen van wonen en werken en een mix van ruimte-extensieve én ruimte-intensieve werkgelegenheid. Een eerste verkenning laat zien dat we met een 80:20 menging en 30 m2 per arbeidsplaats ongeveer 45.000 arbeidsplaatsen in Haven-Stad kunnen realiseren. Dit is nog afgezien van het aantal arbeidsplaatsen in de woningen zelf (zzp-ers). Daarnaast blijven we gewenste, bestaande en nieuwe productiebedrijven in het gebied faciliteren. Daarmee maakt deze Ontwikkelstrategie 17.000 arbeidsplaatsen méér mogelijk dan de genoemde 28.000 uit de Transformatiestrategie uit 2013.

2.4 Meer nadruk op OV, fietsers en voetgangers

Hogere dichtheden voor wonen en werken in Haven-Stad vragen om een bijpassende mobiliteitsstrategie, de zogenaamde 'mobiliteitsshift'. Dit houdt in: we zetten nadrukkelijk in op een hoogwaardige OV-infrastructuur (bus, tram en metro) en geven prioriteit aan fietsers en voetgangers in het gebied. De auto krijgt een beduidend geringere rol. Daarbij moeten we wel rekening houden met het feit dat de bedrijvigheid om een blijvend afdoende autobereikbaarheid vraagt. Investeringen in het autonetwerk zijn dan ook nodig, maar willen we beperken tot het meest noodzakelijke.

Overigens is een financieel rendabel hoogwaardig OV slechts mogelijk bij voldoende dichtheden in het gebied. Omgekeerd kunnen hoogwaardige OV-knooppunten op hun beurt fungeren als ontwikkelingsdrager voor vastgoed in het gebied.

2.5 Alles uit de kast voor duurzaamheid

In de Agenda Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam zijn gebieden aangewezen waar de gemeente, samen met ontwikkelaars, woningcorporaties en partijen als Alliander, AEB Amsterdam en Waternet, alles uit de kast haalt op het gebied van duurzaamheid. Het gaat hierbij om energiegebruik, duurzame energieproductie (onder meer zonne-energie), materiaalgebruik, klimaatbestendigheid (onder meer de gevolgen van heftige regenval) en mobiliteit. Haven-Stad is bij uitstek een gebied waar we duurzame gebiedsontwikkeling kunnen vormgeven. We kunnen hier hoge dichtheden realiseren, inzetten op OV en fiets bij een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur, en de functies wonen en werken mengen. Hiermee brengen we tal van duurzaamheidsdoelen, waaronder vermindering van CO2-uitstoot en circulair bouwen, dichterbij.

2.6 Borgen van een gezonde leefomgeving

Met de ontwikkeling van Haven-Stad zetten we nadrukkelijk in op het borgen van een gezonde leefomgeving en het bevorderen van gezondheid. Zeker in een overgangsgebied van haven en stad waar sprake is van een relatief hoge milieubelasting en waar tegelijkertijd hoge dichtheden worden gerealiseerd, vraagt dat om duidelijke keuzes. We zetten in op een gebiedsgerichte flexibele omgang met de milieubelasting en dit doen we, onder meer door het toepassen van innovatieve geluidwetgeving. Hoge geluidsbelasting wordt daarbij gecompenseerd door maatregelen die positief zijn voor de gezondheid en leefomgevingskwaliteit zoals extra isolatie.

Gedurende de transformatie nemen we maatregelen waardoor de geluidshinder afneemt en de luchtkwaliteit verbetert. Gezondheid in Haven-Stad wordt ook bevorderd door gezond gedrag (voldoende bewegen, rookvrije speel- en sportvoorzieningen) en gezonde voeding (snackbarvrije zone rondom scholen) te stimuleren. Daarnaast houden we bij de gebiedsinrichting rekening met hittestress en zonbescherming.

Fasering

Fase 1a > 2018

Ontwikkel-locaties buiten convenantgrens



Deelgebieden

- Sloterdijk Centrum
- Sloterdijk I - Zuid
- Zaanstraat Emplacement

Aantallen

1.800.000 m2 totaal BVO

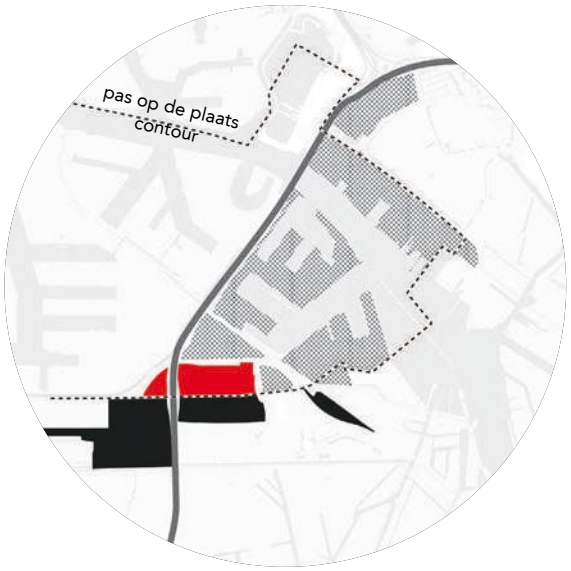
14.800 woningen

614.000 m2 BVO niet-wonen

20.500 arbeidsplaatsen

Fase 1b > 2018

Mogelijke ontwikkeling in overleg met convenant-partners



Deelgebieden

- Sloterdijk Centrum-Noord
- Sloterdijk I - Noord

Aantallen

627.000 m2 totaal BVO (totaal 2.427.000)

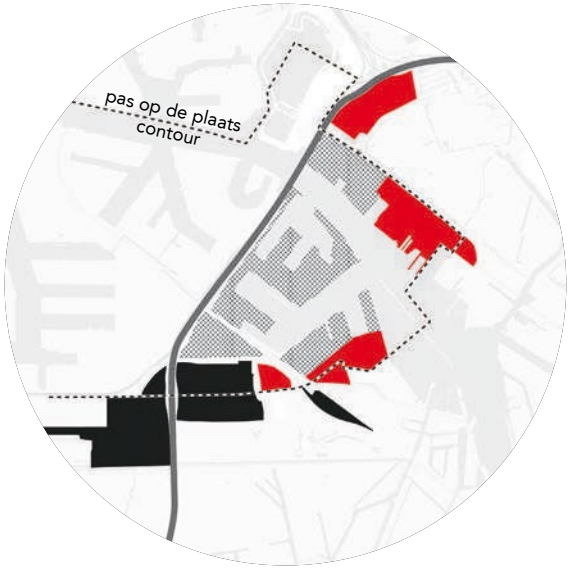
6.300 woningen (totaal 21.100)

125.500 m2 BVO niet-wonen (totaal 739.500)

4.200 arbeidsplaatsen (totaal 24.700)

Fase 2 > 2029

Ontwikkeling na aflopen van convenant



Deelgebieden

- Sportpark Transformatorweg / Amsterbaken
- Zonnehoek/ Minervahaven - Zuid
- Cornelis Douwes 2-3
- Melkweg Oostzanerwerf

Aantallen

1.914.000 totaal m2 BVO (totaal 4.341.000)

19.300 woningen (totaal 40.400)

372.000 m2 BVO niet-wonen (totaal 1.111.500)

12.000 arbeidsplaatsen (totaal 36.700)

Fase 3
> 2029

Ontwikkeling mits de milieucontouren van Coen- en Vlothaven geoptimaliseerd worden



Deelgebieden

- Alfadriehoek
- Hempoint/ Minervahaven - Noord
- Cornelis Douwes 0-1

Aantallen

1.753.000 m2 totaal BVO
(totaal 6.094.000)

17.500 woningen (totaal 57.900)

350.000 m2 BVO niet-wonen
(totaal 1.461.500)

11.700 arbeidsplaatsen (totaal 48.400)

Fase 4
> 2040

Indien in 2025 bestuurlijk gekozen wordt voor transformatie van de Coen- en Vlothaven



Deelgebieden

- Coen- en Vlothaven

Aantallen

1.540.000 m2 totaal BVO
(totaal 7.634.000)

15.400 woningen (totaal 73.300)

308.000 m2 BVO niet-wonen
(totaal 1.769.500)

10.300 arbeidsplaatsen (totaal 58.700)

Belangrijke tijdstippen in de fasering van Haven-Stad zijn:

2029, start fase 2:

De 'pas op de plaats'-grens komt voort uit het Convenant Houthavens/NDSM (op 22 januari 2009 gesloten tussen Cargill B.V., ICL Fertilizers Europe C.V., Eggerding B.V., de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam). Hierin is bepaald dat de Centrale Stad en andere stadsdelen 'pas op de plaats' maken, en andere woningbouwplannen dan in de Houthavens en NDSM-werf na 15 jaar (derhalve na januari 2024) in procedure zullen brengen en eerst na 20 jaar (derhalve na januari 2029) tot feitelijke uitvoering kunnen brengen.

2025, belangrijk voor fase 3, 4:

In de Transformatiestrategie Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad in juli 2013, staat dat de gemeenteraad in 2025 een besluit neemt over het moment en de wijze van transformatie van het Coen- en Vlothavengebied. In de fasering is uitgegaan dat de transformatie van Coen- en Vlothaven (fase 4) start in 2040. Fase 3 kan alleen een aparte fase worden, door het optimaliseren van de milieugebruiksruimte van Coen- en Vlothaven, zodat de aangrenzende deelgebieden ruimte krijgen voor woningbouw.

Haven-Stad ligt op het snijvlak van water, de groene scheggen, binnenstad en de Ring A10.



Haven-Stad is een kansrijke ontwikkellocatie

3 Waarom Haven-Stad

3.1 Inleiding

Wie naar de kaart van Amsterdam kijkt, ziet dat de transformatie van Haven-Stad een logische stap is in de ontwikkeling van Amsterdam. Het is één van de laatste grote gebieden binnen de Ring A10 waar we een hoogstedelijk woon-werkgebied kunnen realiseren. De druk op de stedelijke ontwikkeling is hoog en de vraag naar woningen groot. Daarom moeten we voortvarend zijn bij het maken van concrete en haalbare plannen voor dit gebied.
De gemeente Amsterdam heeft voor Haven-Stad daarom hoge ambities opgesteld om hier een goed ontsloten hoogstedelijk woon-werkmilieu met hoge dichtheden te realiseren, in een duurzame, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

Gewild woongebied

In gebieden waar haven en stad elkaar raken, ontstaan nieuwe, interessante woon-werklocaties. Denk bijvoorbeeld aan 't Eilandje in Antwerpen, HafenCity in Hamburg en de Kop van Zuid in Rotterdam. Deze gebieden spreken tot de verbeelding en zijn van grote toegevoegde waarde voor de stad. Dit geldt ook voor Haven-Stad. De ruwe eigenheid van het gebied door de aanwezigheid van water en industrie, de omvang en de strategische ligging - op circa 10 minuten fietsen van het Centrum - maken Haven-Stad uniek.
Hier kunnen we de gemengde woon-werkwijken realiseren waar de samenleving nadrukkelijk om vraagt.

Ruimte voor bedrijvigheid

De groei van de stedelijke kenniseconomie, die behoefte heeft aan interactie en nabijheid, vraagt om wijken met een grotere functiemenging. Woonwijken waar gewerkt kan worden door de aanwezigheid van kleinschalige kantoren en bedrijven. Functiemenging is verder nodig voor het behoud van de economische diversiteit.

Wat Haven-Stad daarbij bijzonder maakt, is de mogelijke menging van wonen en werken op gebouwniveau: bedrijvigheid en voorzieningen op de begane grond, woningen daarboven. Werken zoekt wonen op. Dat betekent dat er een nieuw soort woonmilieu ontstaat: wonen in de nabijheid van bedrijvigheid en in een hoge dichtheid.

De ligging van Haven-Stad is een economische factor van betekenis. Haven-Stad ligt strategisch ten opzichte van het centrum van Amsterdam en van diverse werkgebieden in de regio. Het ligt op het snijpunt van de circulaire Westas (het Noordzeekanaalgebied, Schiphol en Greenport Aalsmeer) en de Zaan-IJ-corridor (Buiksloterham, Hembrug, NDSM en Achtersluispolder). Ook de Brettenscheg, de groene zone tussen Haarlem en Amsterdam waarvan het Westerpark deel uit maakt, ligt binnen het gebied. Haven-Stad is hiermee een belangrijke schakel in de Ruimtelijke-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) Noordelijke Randstad en daarmee zowel regionaal als nationaal van economisch belang.



Haven-Stad is ook onderdeel van diverse andere ontwikkelingen zoals de Circulaire Westas, het Noordzeekanaalgebied, ZaanIJ Corridor en de Schiphol Corridor (REOS)

Belangrijkste keuzes uit de MER

Het behalen van de ambities voor Haven-Stad is niet vanzelfsprekend. Hiervoor zijn soms ingrijpende keuzes nodig of gewenst. In de MER zijn per ambitie diverse onderwerpen onderscheiden waarvoor een keuze gemaakt moet worden. Per keuze zijn verschillende oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De alternatieven die het beste bijdragen aan de ambities zijn opgenomen in de Ontwikkelstrategie. Hieronder worden de belangrijkste keuzes beschreven die uit de MER volgen.

Mobiliteitsshift

Allereerst moet, door gefaseerd mobiliteitsmaatregelen te nemen, de mobiliteitsshift op orde zijn. Het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV, fiets en het beperken van autogebruik en autobezit , loopt het wegennet snel vast en stagneert de transformatie.
Daarnaast zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- optimaal faciliteren fietsverkeer door aanleg snelle fietsverbindingen in alle richtingen;
- hanteren van maximale parkeernorm van 0,2 voor woningbouw;
- realiseren hoogwaardige busverbindingen naar het Centrum en Noord;
- ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen Nieuwe Hemweg;
- beperken parkeren op straat en autoluw maken noord-zuid verbindingen;
- stimuleren van gedeeld autogebruik;
- realiseren collectieve parkeergarage(s)/transferia nabij de Ring A10;
- uitbreiden metronetwerk: sluiten kleine metroring van Isolatorweg naar Centraal Station en aanleg metro in Noord richting Zaanstad;
- invoeren pontverbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad.

Sommige maatregelen zijn direct nodig (lage parkeernorm en hoogwaardige busverbindingen) en kunnen relatief snel worden ingevoerd (fietspaden), andere maatregelen vergen meer tijd en zijn later in transformatieproces noodzakelijk (metro en pontverbindingen). Met het bovenstaande maatregelenpakket kan het aandeel autoverkeer van alle verplaatsingen in Haven-Stad uiteindelijk dalen van 37% tot 15 á 19%. Haven-Stad blijft dan bereikbaar en kan zonder grote knelpunten worden gerealiseerd.

Optimaliseren milieugebruiksruimte

Milieu- en geluidscontouren zorgen ervoor dat woningbouw op veel plekken in Haven-Stad niet mogelijk is. Om woningbouw mogelijk te maken is het dan ook noodzakelijk om de milieugebruiksruimte te optimaliseren. Dat kan door de volgende maatregelen te nemen:

- het gezoneerde industrieterrein stapsgewijs te verkleinen;
- maatwerkvoorschriften vaststellen;
- onbenutte milieuruimte van bedrijven terug te brengen;
- bronmaatregelen treffen;
- eventueel bedrijven verplaatsen;
- de maximale milieucategorie voor nieuwe bedrijven beperken. Daarmee wordt voorkomen dat bedrijven, die een belemmering vormen voor toekomstige woningbouw, zich kunnen vestigen.

Gebiedsgerichte en flexibele omgang met milieunormen

Omdat tijdens de transformatie van Haven-Stad de geluidsbelasting af zal nemen is het niet wenselijk om op grote schaal woningen met meerdere dove gevels te realiseren. Dat kan door gebiedsgericht en flexibel met milieunormen om te gaan door, onder meer, daar waar mogelijk gebruik te maken van innovatieve geluidwetgeving (Zeehavennorm en Stad en Milieubenadering). Gekoppeld aan het accepteren van een hogere milieubelasting worden compenserende maatregelen verplicht gesteld, bijvoorbeeld geurfilters of extra isolatie.

Uitgangspunt hierbij is dat een gezonde leefomgevingskwaliteit altijd wordt geborgd en bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd worden. Belangrijk daarbij is dat toekomstige bewoners actief worden geïnformeerd over de milieubelasting (bijvoorbeeld via een kettingbeding), zodat zij bewust een keuze maken voor een woonomgeving waar een zekere mate van hinder verwacht mag worden.

Voor een uitgebreide beschrijving van alle keuzes en de achterliggende onderzoeken wordt verwezen naar de MER.

Mobiliteitsshift

Goede bereikbaarheid is een voorwaarde om hoge woon-werkdichtheden te realiseren en tegelijkertijd een instrument om een aantrekkelijke leefomgeving te creëren. Haven-Stad zet in op de combinatie van openbaar vervoer (bus en metro), fiets en voetgangers. Zo willen we het autovervoer minimaliseren. Door de transformatie ontstaat er meer vraag naar openbaar vervoer, waardoor het bestaande OV-netwerk kan worden uitgebreid. Het gaat hierbij om uitbreiding van het buslijnennetwerk, maar ook om majeure ingrepen als het sluiten van de kleine metroring en het toevoegen van een metroverbinding met Zaanstad.

Naar een duurzame stad

Haven-Stad wordt de duurzame stad van overmorgen. Door de schaalgrootte kan Haven-Stad een substantiële bijdrage leveren aan alle aspecten van de Agenda Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam: CO2-reductie, hergebruik van afval en grondstoffen, emissievrij vervoer, duurzame energie en regenbestendigheid.

3.2 Uitgangspunten

Amsterdam groeit, de laatste jaren zelfs versneld, met zo'n 12.000 personen per jaar. Het economische belang van de stad neemt eveneens toe, zowel in absolute als in relatieve zin, binnen de economie van Nederland. Het hart van Amsterdam, grofweg gelegen binnen de Ring A10 en aan de noordzijde begrensd door het IJ, behoort tot de economisch belangrijkste vierkante kilometers van Nederland. Er wonen zo'n 550.000 mensen, er komen jaarlijks miljoenen bezoekers en er wordt veel geld verdiend. Het gebied vormt het onbetwiste hart van een groeiende metropool.

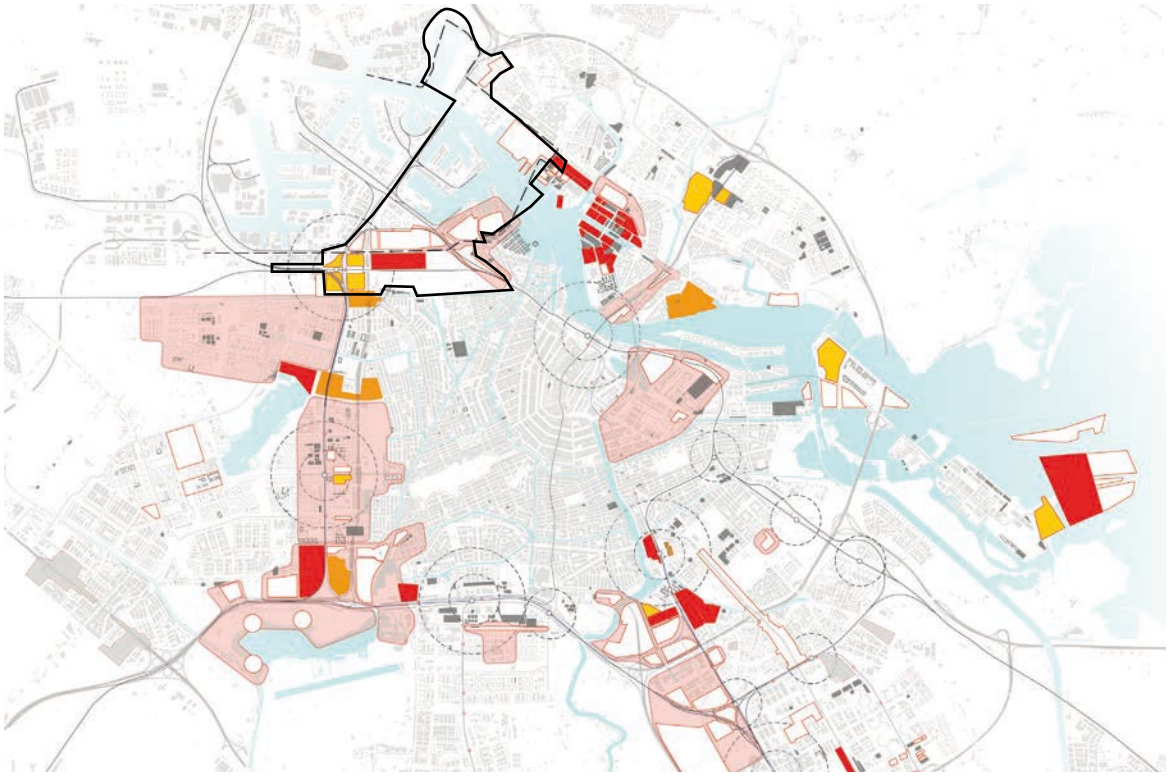
Centrummilieu en waterfront

De groei van de bevolking en de economische bedrijvigheid heeft tot gevolg dat het gebied steeds intensiever wordt gebruikt. De ontwikkelingsruimte is er inmiddels bijzonder schaars. Daarom willen we het centrumgebied uitbreiden. Niet ongebreideld, maar beetje bij beetje. Centrumstedelijkheid genereren is namelijk een delicaat proces. Het gebeurt louter op de juiste plekken – overwegend locaties die direct aansluiten op het bestaande, gerijpte centrumstedelijke gebied –, op het juiste moment én onder de juiste omstandigheden.
De eerste groei in Amsterdam manifesteerde zich in de 19e-eeuwse gordel. Momenteel maakt de gordel van de jaren '20-'40 een krachtige verstedelijking door. Inmiddels reikt het hoogstedelijke Amsterdam tot aan de Ring A10 en, in noordelijke richting, tot over het IJ. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) wordt deze robuuste ruimtelijke beweging aangeduid met de 'uitrol van het centrummilieu'. Maar de structuurvisie beschrijft nog een andere grote beweging, namelijk de 'herontdekking van het waterfront'. Het gaat hier om de verstedelijking en/of gebruiksverandering van de oevers van het IJ(meer), het Noordzeekanaal en de Zaan. Haven-Stad ligt op het snijpunt van beide bewegingen. Dit betekent dat er in Haven-Stad een meer dan evenredige stedelijke ontwikkelingspotentie is. Kortom, Haven-Stad biedt de broodnodige expansieruimte voor het hoogstedelijke centrumgebied van Amsterdam. In het nabije verleden is deze rol vervuld door onder meer het Oostelijk Havengebied. Momenteel leveren ontwikkelingen als Zuidas, Overamstel, Houthavens en Buiksloterham cruciale bijdragen. Het zijn allemaal locaties in wat we tegenwoordig 'de Ringzone' noemen: het gebied tussen en nabij de Ring A10 en de Ringspoorlijn, en langs het IJ aan de noordzijde.

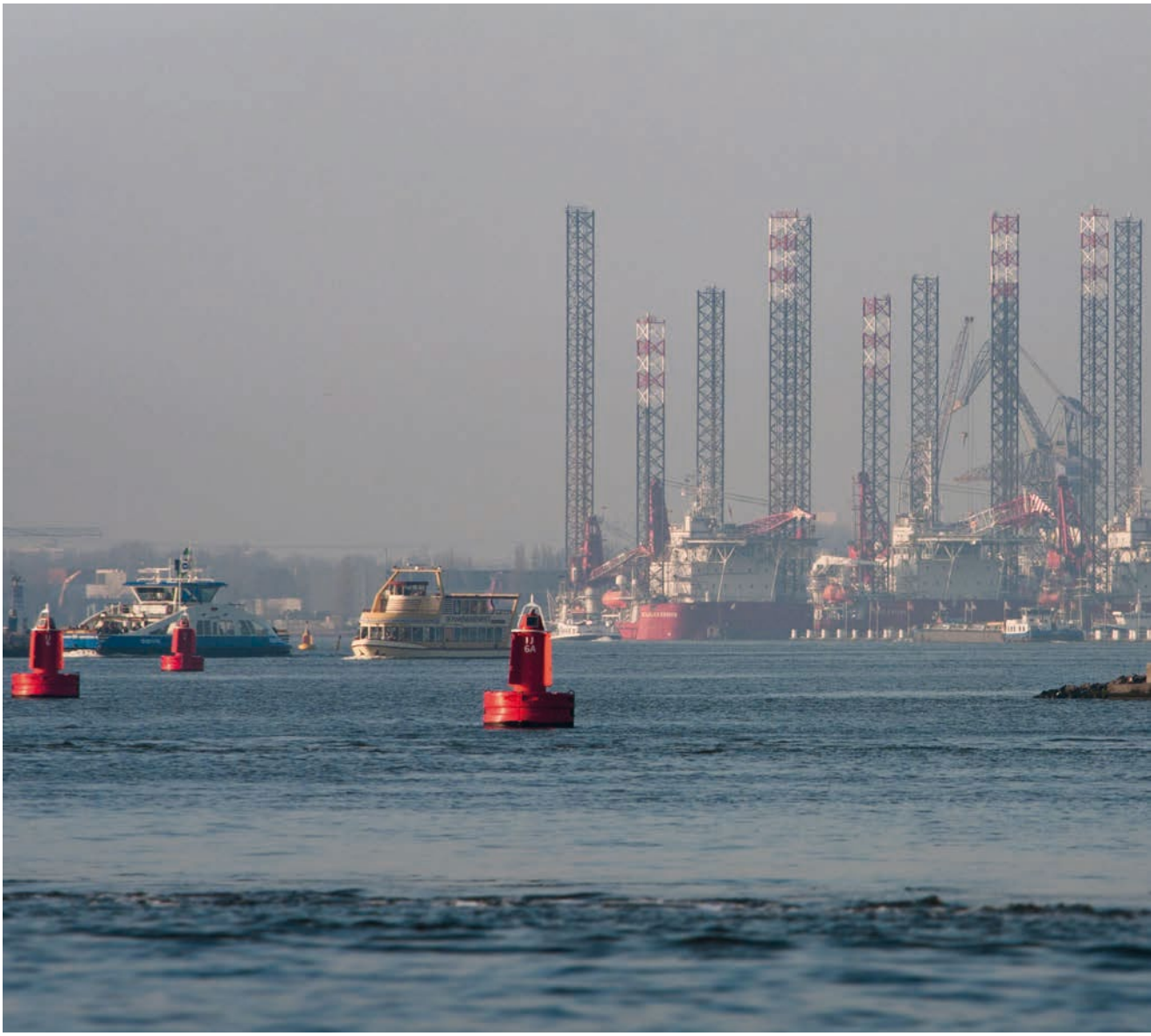


Structuurvisie Amsterdam 2040

Overzichtskaart Koers 2025 toont dat Sloterdijk Centrum en I Zuid deel uitmaken van de gebiedsontwikkeling van de komende decennia. De gebieden binnen de convenantsgrenzen zijn aangewezen als strategische ruimte.



Het IJ met het Cornelis Douwes industrieterrein op de achtergrond



Koers 2025

Koers 2025 – Ruimte voor de Stad is de Amsterdamse ontwikkelstrategie voor de middellange termijn (tot 2025). Hierin wordt invulling gegeven aan de ambitie van het college om langjarig minimaal 5.000 woningen per jaar te kunnen bouwen in aantrekkelijke en diverse stadsbuurten. Door projecten in een stedelijke context te plaatsen kunnen ontwikkelingen ten opzichte van elkaar in perspectief worden geplaatst. Momenteel gebeurt dit binnen het programma Ruimte voor de Stad, waarin ook een doorkijk wordt gemaakt voor de periode na 2025. Met Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk Centrum speelt Haven-Stad nu al een belangrijke rol in het voorbereiden van nieuwe gebiedsontwikkeling. Voor de gebieden die binnen het convenant Houthavens/NDSM vallen, geldt dat deze pas na 2029 tot ontwikkeling zullen worden gebracht.

Bij een jaarlijkse productie van 5.000 woningen zal de bevolking toenemen tot ruim 900.000 inwoners in 2025. Als de bevolkingsgroei doorzet, komt het aantal van 1 miljoen inwoners rond 2030 in beeld. De rol van Haven-Stad bij deze ambitie is zeer substantieel, ook in de periode na 2025.



De stad klopt dus nadrukkelijk aan de poort van Haven-Stad – en met groeiend ongeduld. Niettemin zal de transformatie van Haven-Stad langere tijd in beslag nemen, alleen al omdat de transformatie even uitdagend is als complex. We hebben immers te maken met overwegend functionerende haven- en werkgebieden.
Voorts willen we Haven-Stad ontwikkelen tot een duurzaam stadsgebied. De eisen en technologische innovaties op dit terrein volgen elkaar in rap tempo op en moeten hun beslag krijgen in de ontwikkeling van Haven-Stad.

Uitdagende transformatieopgave

Met de transformatie van Haven-Stad staan we voor een stedelijke ontwikkeling waarmee we in Amsterdam nog maar beperkte ervaring hebben.
Het gaat niet om stadsuitbreiding in maagdelijke weilanden of op dito eilanden, zoals bij IJburg. Het gaat ook niet om sloop/nieuwbouw in een verkrotte stadsvernieuwingsbuurt of om in onbruik geraakte havenbekkens, zoals het Oostelijk Havengebied. Nee, we willen Haven-Stad ontwikkelen terwijl het gebied functioneert als bedrijfs-, kantoor- en haventerrein. Dat maakt de opgave complexer, ongewisser en extra uitdagend. De beantwoording van de vraag waarom we uitgerekend hier willen transformeren zal voortdurend onderhoud en aanscherping vergen.

Logisch vervolg van proces

Feitelijk is de transformatie van het gebied al geruime tijd aan de gang, ook al toen de naam Haven-Stad er nog niet aan verbonden was.
Het bedrijfsleven in het gebied is al aanzienlijk van kleur veranderd in de afgelopen decennia. Traditionele ‘blue collar’-bedrijven vertrokken, creatieve ondernemingen kwamen er voor terug. De herontwikkeling van de Westergasfabriek tot cultuurcentrum en de kantoorontwikkeling op het Kraanspoor aan de Noordoever van het IJ waren voorbodes van wat het gebied te wachten stond. Ook de transformatie van kantorenlocatie Teleport tot het gemengde Sloterdijk-Centrum is al enige tijd gaande. Met andere woorden: de (verdere) ontwikkeling van Haven-Stad is een logisch vervolg van een proces dat al is ingezet.

Geschiedenis van de haven

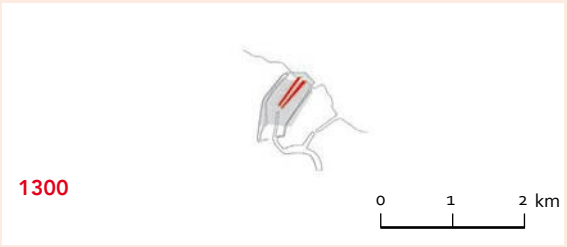
De lange transformatie-geschiedenis van de haven van Amsterdam

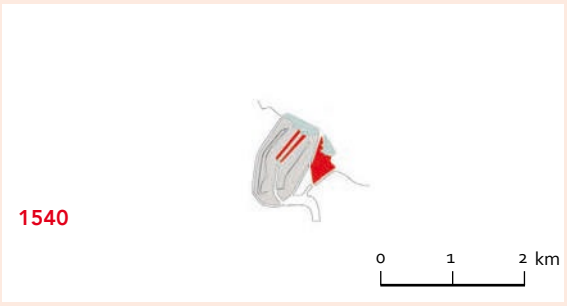
De transformatie van Haven-Stad past in het patroon van de dynamische locatie- en veranderingsgeschiedenis van de Amsterdamse haven. Wederom hebben we te maken met een expansieve stad en met bedrijvigheid die naar aard en schaal een grote dynamiek vertoont.
De monding van de Amstel tussen de Dam en het IJ was de eerste haven van Amsterdam. Langs het Damrak en de Warmoesstraat verrezen de pakhuizen en woningen van kooplieden. In de 16e eeuw breidde de haven zich uit naar de Lastage, een buurt aan de oostkant van de oude Binnenstad, waar ook scheepsbouw plaatsvond. In de 17e eeuw werden eilanden in het IJ aangeplempt, die tevens plaats boden aan uitbreiding van de havenactiviteiten. Dit werden de Westelijke en de Oostelijke Eilanden.

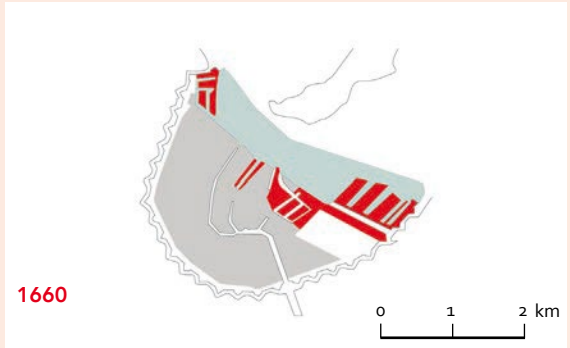
De haven van Amsterdam was met de Noordzee verbonden via de Zuiderzee. Deze verzandde steeds meer, zodat een betere verbinding nodig werd. Het Noordhollands Kanaal van Amsterdam naar Den Helder, gegraven op initiatief van Koning Willem I, werd voltooid in 1825. Dit kanaal voldeed al snel niet meer aan de eisen van het scheepvaartverkeer. Pas met de opening van het Noordzeekanaal van Amsterdam naar IJmuiden in 1876, heeft de Amsterdamse haven een goede, rechtstreekse verbinding met de Noordzee. Langs het kanaal werden de IJpolders gerealiseerd. Daarna zette een nieuwe groei- en bloeiperiode voor de Amsterdamse haven in met een sterke schaalvergroting, niet alleen van de schepen, maar ook van de haven-gerelateerde bedrijvigheid.

Aan het einde van de 19e eeuw werden nieuwe havens in het nu afgesloten IJ aangelegd: het Oostelijk Havengebied. Ook langs het Noordzeekanaal en in Amsterdam-Noord werden nieuwe havens gegraven.

Ontwikkeling van de Amsterdamse haven door de eeuwen heen. Van een haven in het centrum van de stad rond 1300, naar een uitbreiding aan de oostzijde van de stad waar ook scheepsbouw plaatsvond rond 1540. In het begin van de 20e eeuw werden nieuwe haven in het Oostelijk Havengebied aangelegd. Op de afbeelding zijn verder de havens langs het Noordzeekanaal in Amsterdam Noord en aan de westzijde van de stad te zien. De oude havengebieden ín de stad zijn getransformeerd naar woongbieden.
Rond 2000 is de haven naar de westzijde van Amsterdam opgeschoven en is de scheepsbouw in het Oostelijk Havengebied vervangen door woningbouw.







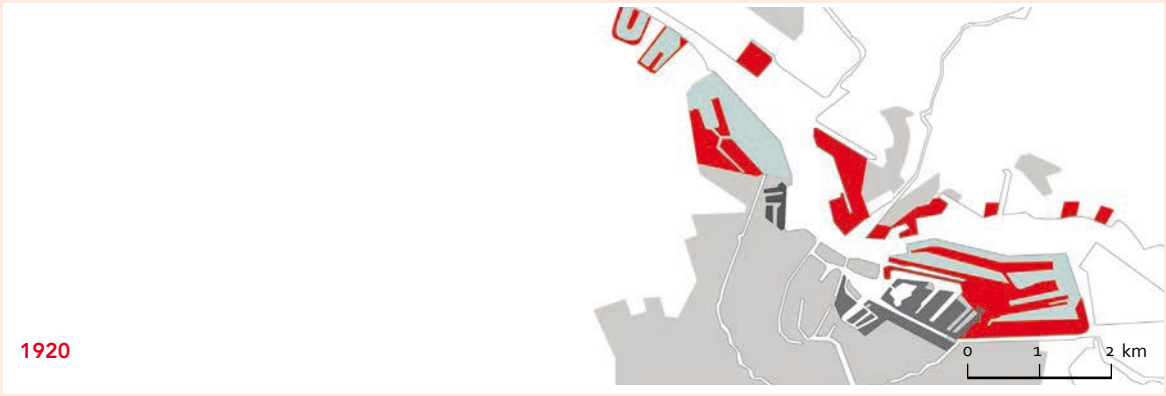
Legenda

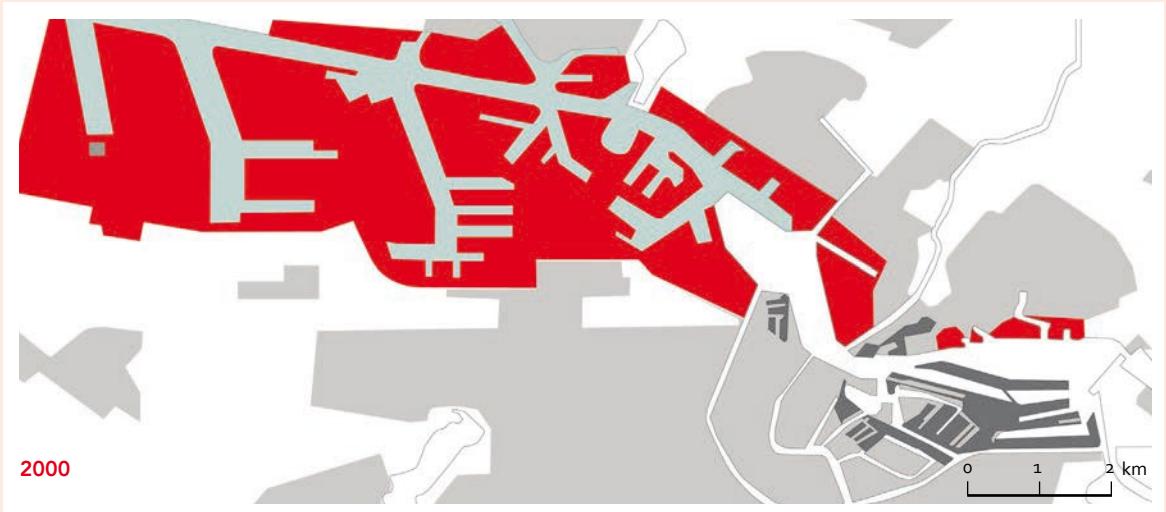
- Amsterdamse haven
- Woon-werk gebieden
- Voormalig havengebied getransformeerd tot woon-werkgebied

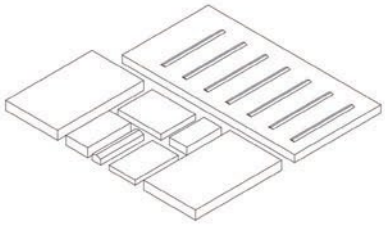
De oorspronkelijke haven ter hoogte van de Amstelmonding verloor zijn functie met de aanleg van het Centraal Station op drie aangeplempte eilanden in het IJ. Een verbeterde verbinding met het achterland werd gevormd met de ingebruikname van het Merwedekanaal in 1892. Met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal werd dit kanaal verbreed en verlengd tot aan Tiel. Na de opening in 1952 had Amsterdam een goede verbinding gekregen met de belangrijkste scheepvaartverbinding naar Duitsland.

In het kader van het Algemeen Uitbreidingsplan werd vanaf de jaren vijftig het Westelijk Havengebied sterk uitgebreid. Zo werd in de jaren zestig de grootschalige Amerikahaven gegraven, in de Groote IJpolder, aan de zuidkant van het Noordzeekanaal. Ten westen van de Amerikahaven kwam in 2001 de Afrikahaven gereed. Het Oostelijk Havengebied verloor meer en meer zijn functie en werd vanaf de jaren negentig ingericht tot woonwijk.

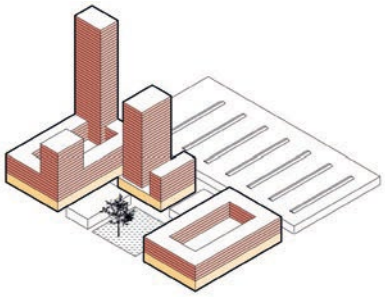
Ook elders langs het Noordzeekanaal, buiten de gemeente Amsterdam, ontstonden nieuwe havengebieden: in de IJmond en in de Zaanstreek, bij de monding van de Zaan. Tegenwoordig maken al deze gebieden integraal deel uit van de Haven van Amsterdam.
Haven-Stad is daarmee een van de vele gebieden langs het IJ die is getransformeerd van polderland naar haven, en van haven naar gemengd woon-werkgebied.



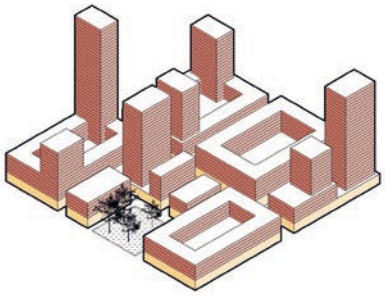




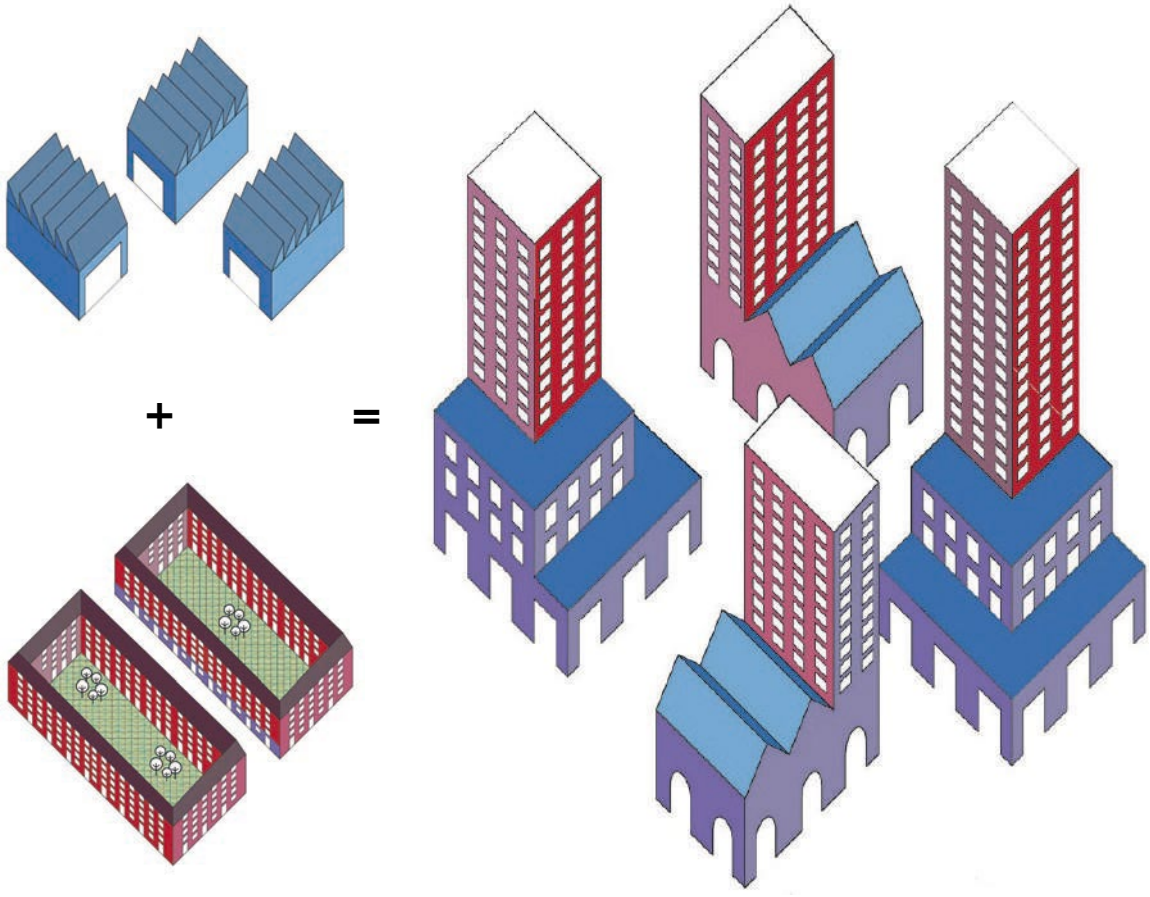
De huidige bebouwing in Haven-Stad bestaat grotendeels uit werken in grootschalige bedrijfshallen



Haven-Stad zal soms snel, per gebied en soms langzaam, per kavel, transformeren



Uiteindelijk wordt heel Haven-Stad een hoogstedelijke woon-werkwijk waarbij de stad ontwikkeld is op de bestaande industriekavels



Een combinatie van wonen en werken resulteert in een nieuwe gebouwtypologie: het woonwerkgebouw
Bron: Gebiedsvisie Hemknoop, bureau ZUS

4 Functiemenging: hoogstedelijk en economisch vitaal

4.1 Doelstellingen

Bewoners van Haven-Stad kunnen een levendige wijk verwachten met een mix aan functies, activiteiten en hoogstedelijke woningtypen in verschillende prijscategorieën. Dit sluit aan op het woon- en leefmilieu in de omliggende buurten, zoals de Staatsliedenbuurt, de Spaarndammerbuurt en Bos en Lommer. De verschijningsvorm van Haven-Stad is echter heel eigen. We realiseren een woonmilieu met hoge dichtheden, waarbij we aansluiten bij bijzondere karakteristieken van het gebied, zoals de robuuste havenbekkens van het Cornelis Douwesterrein, de groene ambiance van het Westerpark en het bestaande hoogbouwmilieu van Sloterdijk-Centrum.

Aan de hand van goed functionerende referentiegebieden is het mogelijk om voor Haven-Stad een streefverhouding vast te stellen voor de gewenste 'mengverhouding' van de verschillende functies. Daarmee bedoelen we de verhouding aan het eind van de transformatie. Voor zover je van een 'eind' kunt spreken, want een levend stadsgebied is altijd in transformatie. De wijze waarop de gewenste verhouding tot stand komt is in de praktijk complex. We hebben te maken met een functionerend haven-, bedrijven- en kantorengebied. Bovendien hangt de transformatie deels af van initiatieven van marktpartijen. Deze zijn ongewis. Verder geldt voor elke ruimtelijke bestemming dat deze op de ene plek beter functioneert dan op de andere. Dit kan te maken hebben met bereikbaarheid, aanwezige voetgangersstromen, stilte en rust, laad- en losmogelijkheden, zichtbaarheid enzovoorts.

Voor de economische vitaliteit van het plangebied is het belangrijk dat gedurende de transitie de zittende bedrijven een duidelijk investeringsperspectief hebben. In de gesprekken met ondernemers in het plangebied komt – ongeacht van hoe zij denken over functiemenging – naar voren dat ondernemers behoefte hebben aan duidelijkheid over de periode dat zij hun bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten.

Om een aangename en duurzame menging in Haven-Stad te realiseren, houden we rekening met al deze factoren.

De doelstellingen die we voor Haven-Stad hanteren zijn:

- wonen in hoge dichtheid;
- hoog aantal arbeidsplaatsen;
- voldoende aanbod van voorzieningen.

4.2 Wonen in hoge dichtheid

De keuze voor hoogstedelijkheid is in de geest van de Structuurvisie Amsterdam 2040. Daarin voorziet de gemeente, vooral door intensivering van bestaand stedelijk gebied, in de bouw van nieuwe woningen in Amsterdam. Haven-Stad vervult hierin een belangrijke rol. Het gebied ligt binnen de Ring A10 en sluit direct aan op het populaire en schaarse beschikbare centrumstedelijke milieu.De hoge bebouwingsdichtheid en het grote aantal woningen zijn voorwaarden voor een hoge concentratie aan bewoners, arbeidsplaatsen, studenten, bezoekers, activiteiten en voorzieningen. Het is het leefmilieu waar de stedelijkgeoriënteerde naar op zoek is, in of vlakbij het hart van Amsterdam. De toekomstige bewoner van Haven-Stad kan er een stedelijk leefpatroon op na houden. De bewoners maken daarbij meer gebruik van de fiets of het openbaar vervoer en minder van de auto. Voor suburbane ontwikkelingen, zoals het realiseren van laagbouwwoningen, is geen plek in Haven-Stad.

Gemengde wijken, een inclusieve stad

De stedelijk-georiënteerde heeft vele gezichten: het zijn studenten en expats, starters en senioren, alleenstaanden en gezinnen. De huishoudens worden steeds diverser van vorm. In Haven-Stad zetten we de Amsterdamse traditie voort om te streven naar wijken met een gemengde bevolkingssamenstelling naar sociaal-economische status, leeftijd en samenstelling van het huishouden, met voldoende aandacht voor ruimte voor kwetsbare groepen. Hiervoor nemen we in de woningbouwprogramma's o.a. voldoende middenhuurwoningen, sociale huurwoningen, woningen voor ouderen en woningen voor gehandicapten op. Menging van verschillende woningtypes binnen één straat en blok, en wanneer dit voor corporaties weer mogelijk is ook pand en/of portiek behoren tot de mogelijkheden. Zo scheppen we een eerste belangrijke voorwaarde voor menging op sociaal-economisch gebied.

Wonen gemengd met verschillende soorten van bedrijvigheid



Uitplaatsing bedrijvigheid en relatie tot Plabeka

De transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde woon-werklocaties speelt op meer plekken in de Metropoolregio Amsterdam. In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka) in de MRA stemmen overheden de kwaliteit en kwantiteit van de werklocaties af op de te verwachten marktvraag en op elkaar. In de nieuwe uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, die in maart 2017 is vastgesteld door het bestuurlijk Platform Economie, is nagegaan of de MRA op langere termijn plek kan bieden aan de (geprognotiseerde) behoefte vanuit bedrijven. Die vraag wordt bevestigend beantwoord, waarbij er het besef is dat het voor een deel van de nu gevestigde bedrijven betekent dat die op termijn naar een andere vestigingsplaats zullen moeten verhuizen. De MRA is voornemens om tot een regionaal coördinatieteam te komen, dat het overgangsproces voor bedrijven soepel moet laten verlopen en waarbij elk te verplaatsen bedrijf ten minste één of meer aanbiedingen krijgt voor alternatieve locaties binnen de MRA. Voor de transformatie van Haven-Stad kan dit team, dat naar verwachting vanaf 2018 actief zal zijn, een belangrijke partner in de uitwerking en realisatie zijn.

Verdere diversificatie van de bevolkingsopbouw is een stuk lastiger, maar we streven er wel naar. We vergroten de kans op een gemêleerde leeftijds- en huishoudenssamenstelling door een diversiteit aan woninggroottes te realiseren, gemengd op het schaalniveau van de buurt, de straat, de kavel of het bouwblok. Toch blijft ongewis wie er uiteindelijk op het aanbod afkomt. Een appartement van 80 m2 kan immers worden betrokken door een gezin met twee kinderen, door een alleenstaande senior of door twee of drie studenten. De belangrijkste variabelen bij het woningaanbod in Haven-Stad zijn: de verhouding tussen sociale huurwoningen en marktsectorwoningen en de woninggrootte. Het is belangrijk om de variatie van woninggrootte voortdurend in het vizier te houden bij de woningbouwprogrammering. Te veel kleinere (of grotere) woningen vermindert de kans op uiteenlopende huishoudenssamenstellingen en leiden niet tot de gewenste menging van doelgroepen in Haven-Stad.

80% wonen en 20% niet-wonen

In 'gerijpte' hoogstedelijke milieus in Amsterdam ligt de verhouding (in vloeroppervlak) tussen de woonfunctie en de gezamenlijke niet-woonfuncties doorgaans tussen de 85%:15% en 70%:30%. De naburige wijken van Haven-Stad voldoen eveneens aan dit beeld. In Haven-Stad streven we naar een m2 vloerverhouding wonen:niet-wonen van 80%:20%. In de 20% niet-wonen zit onder meer de werkfunctie. Een aandeel van 20% lijkt op het eerste gezicht beperkt, maar aangezien Haven-Stad een hoge bebouwingsintensiteit krijgt, zal het vloeroppervlak voor niet-wonen in absolute zin fors zijn – groter zelfs dan het huidige werkvloeroppervlak in het gebied.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau:

- inclusief bouwen: woningbouwprogramma met sociale woningbouw en diversiteit aan woninggroottes, inclusief voldoende aanbod aan middensegment huurwoningen. Hierbij gaan we momenteel uit van de 40-40-20 regeling. Ook binnen deze segmenten moet er voldoende differentiatie in woningprijs en -grootte zijn;
- 80% wonen en 20% niet-wonen (bedrijven en/of voorzieningen).

4.3 Toename aantal arbeidsplaatsen

In een hoogstedelijk gebied vinden wonen, werken, studeren en recreëren naast, boven en onder elkaar plaats. In elkaars directe nabijheid dus, zoals we dat al gewend zijn in grote delen van het vooroorlogse Amsterdam. Naast de bestaande productiebedrijven verschijnen nieuwe woningen, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Ook is er plek voor kantoren, creatieve bedrijven en culturele instellingen. Met andere woorden, Haven-Stad wordt een gemengd gebied met veel werkgelegenheid, hoge woondichtheden en bijbehorende voorzieningen. Dichtbij elkaar, dichtbij het centrum en anticiperend op toekomstige ontwikkelingen in werkmilieus, mobiliteit en duurzaamheid. Tevens biedt Haven-Stad op deze manier kansen voor opleidingen en zelfontplooiing voor jongeren en volwassenen, bijvoorbeeld in de vorm van stage- of (om)-scholingsplekken.

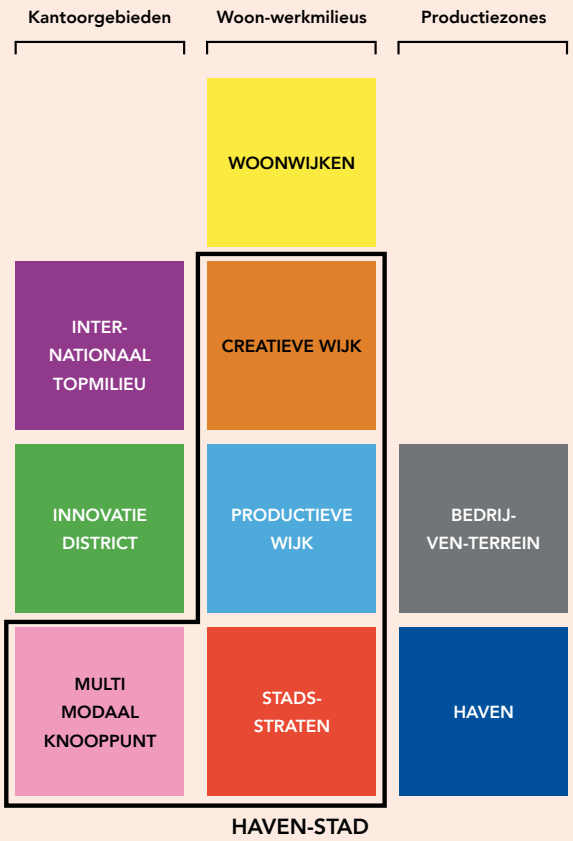
Haven-Stad bestaat op dit moment voornamelijk uit industriële bedrijvigheid, van licht tot zwaar. Maar er is nu al sprake van een toenemende diversiteit. Er staan veel kantoorgebouwen, waarin naast traditionele kantoorwerkzaamheden steeds meer creatieve activiteiten plaatsvinden. Alle werkmilieus hebben een eigen ruimtelijke verschijningsvorm. Van de maakindustrie in hallen van één verdieping, tot opleidingen in gestapelde plinten en serviceverlening in reguliere kantoorgebouwen. Ook in de toekomst blijft werk een significant en noodzakelijk onderdeel van Haven-Stad. Maar de wijze waarop bedrijven werken verandert. Hierbij neemt het aantal arbeidsplaatsen per gebouw toe. In plaats van 70 m2 per arbeidsplaats, wat momenteel het gemiddelde is in Haven-Stad, is de verwachting dat in de economie van de toekomst de gemiddelde arbeidsplaats 30 m2 wordt.

Voor de verhouding inwoners:werknemers biedt de huidige Amsterdamse mix een interessante referentie. (Dit is wat anders dan de verhouding woon- en werkruimte in vloeroppervlak waarvan hierboven sprake is.) In de binnenstad en het Museumkwartier is de verhouding inwoners:werknemers iets groter dan 1:1. In andere wijken binnen het Amsterdamse centrummilieu varieert die verhouding tussen de 1:1 en 3:1. Onze ambitie is om met Haven-Stad een forse bijdrage te leveren aan de groei van het hoogstedelijke milieu in Amsterdam.
De genoemde verhoudingen kunnen als richtlijnen dienen bij de programmatische keuzes binnen Haven-Stad. Bij een maximaal programma van 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen heeft Haven-Stad een verhouding inwoners:werknemers van grofweg 2:1. Nieuwe manieren van werken leiden tot nieuwe mogelijkheden om werken, wonen en voorzieningen te combineren, zowel op kavel- als gebouw-

De economie van morgen

In Ruimte voor de Economie van Morgen is een typologie ontwikkeld van toekomstige werkmilieus voor de Metropoolregio Amsterdam. Het gaat hierbij om vier typen: Internationaal topmilieu, Innovation district, Creatieve wijk en Productieve wijk. In al deze werkmilieus is waardecreatie en economische groei mogelijk. Daarbij is het onzeker welke economische ontwikkelingen het sterkst doorzetten, omdat dit onder andere afhankelijk is van de wereldmarkt en de politiek. Toch is voor Haven-Stad een redelijk duidelijke koers te bepalen. Deze koers is gebaseerd op de betekenis van Haven-Stad voor de lokale, regionale en nationale economie. Deze betekenis komt met name voort uit de strategische ligging van Haven-Stad. Voor wat betreft de gemengde woon-werkmilieus komen we uit bij de combinatie van een Creatieve en een Productieve wijk. Wel ontbreken in deze milieus nog de multimodale knooppunten en de stadstraten. Voegen we deze toe aan het pakket van werkmilieus, dan ontstaat een beeld van de potentie van Haven-Stad voor de economische ontwikkeling van de MRA.

De Creatieve wijk is een voortzetting van het Amsterdamse centrummilieu: een woonwijk met een mix van kleinschalige bedrijfsruimte (100 tot maximaal 5000 m2) die ingevuld kan worden met kantoorachtige concepten uit de creatieve kennis- en innovatie-economie. Het gaat hier om een intensief werkmilieu met circa 15m2 per arbeidsplaats. Deze werkfuncties zijn stapelbaar, maar voor de stedelijke interactie is het wel belangrijk dat de werkplekken ook op straatniveau zichtbaar zijn.



In Ruimte voor de Economie van Morgen is een typologie ontwikkeld van toekomstige werkmilieus voor de Metropoolregio Amsterdam

Aan de oostkant van Haven-Stad, 'de centrumkant', is de Creatieve wijk een logische voortzetting van het centrummilieu. Deze trend heeft zich al ingezet in de Minervahaven, waar internationale modemakers hun plek hebben gevonden in gebouwen die over de havenbekkens uitkijken. Deze vorm van werken is goed te combineren met wonen en andere functies. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van deze functies.

De Productieve wijk bevordert een nieuw 'economisch DNA'. De aard van deze bedrijvigheid is extensiever (30 tot 50 m2 per werknemer) dan in de Creatieve wijk en grotendeels grondgebonden, maar qua milieucategorie wel mengbaar met woningbouw. In de werkruimtes vinden we ambachten, kleinschalige productieve diensten, stadsverzorgende diensten, aanbieders van 3D-printing, technische incubators etc., afhankelijk van de economische trends en behoeften van de toekomst. Rondom de Ring A10,op de noordelijke IJ-oever en het Cornelis Douwes-gebied, komt de Productieve wijk het best tot zijn recht. Hier kunnen we de bestaande bedrijvigheid ('de blijvers' die behoefte hebben aan een informeel stedelijk interactiemilieu) integreren met woon- en recreatieve functies. Daarnaast bieden we ruimte aan 'nieuwkomers' die passen binnen het productieve profiel. Al deze functies zijn in meer of mindere mate afhankelijk van aan- en afvoer van goederen, waardoor het logisch is dat de Productieve wijk gekoppeld is aan de Ring A10.

Een stadstraat is een economisch functielint met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook met een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Hier vinden we winkels, bedrijven, kantoren en horeca. Stadsstraten hebben hierdoor, naast een belangrijke economische betekenis, ook een sociale functie. Kansrijke locaties zijn: de Transformatorweg en de Contactweg.

Een multimodaal knooppunt is een plek die, door aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein, tram, metro en autowegen uitstekend verbonden is met de stad en regio, en daarmee bij uitstek geschikt voor kantoren. Ruimte voor de Economie van Morgen wijst Sloterdijk aan als een zeer kansrijk multimodaal knooppunt.

niveau. In Haven-Stad is de ambitie om van al deze mogelijkheden tot functiemenging gebruik te maken.

Typologie van de werkmilieus van de toekomst

De opkomst van de kennis- en innovatie-economie leidt tot een grotere vraag naar gemengde stedelijke milieus en daarmee tot een andere ruimtevraag vanuit wonen en werken. In de ruimtelijk-economische visie voor de groei van Amsterdam (Ruimte voor de Economie van Morgen, pagina 7) wordt gesteld dat: 'Functiemenging van wonen en werken niet alleen nodig is om aan te sluiten bij de behoeften van de kenniseconomie. Ook voor het behoud van de economische diversiteit is functiemenging in nieuwe stedelijke gebieden noodzakelijk.' In Koers 2025 wordt er bovendien op gewezen dat aantrekkelijke woonwerkmilieus de concurrentiepositie van de stad en de MetropoolRegio Amsterdam versterken en meer mensen in de gelegenheid stelt om te profiteren van de kansen die de stad biedt.

Plinten en leefbaarheid

Voor de meeste werkfuncties en voorzieningen geldt dat we ze bij voorkeur situeren op de begane grond of eventueel op de eerste verdieping. Dit geldt onder meer voor productiebedrijven, scholen, winkels, cafés en restaurants. Woningen, kantoorruimtes en hotelkamers kunnen prima gestapeld worden.
De invulling van deze 'plinten' in Haven-Stad speelt een cruciale rol bij de transformatie naar een gemengd, hoogstedelijk gebied. Voorzieningen en bedrijvigheid in de plint leveren een belangrijke bijdrage aan de levendigheid in Haven-Stad. Deze levendigheid is niet alleen een grote woon- en leefkwaliteit, maar vanwege de 'ogen op straat' die door deze functies gegarandeerd wordt ook essentieel voor de sociale veiligheid. Wanneer we echter alle gewenste maatschappelijke, commerciële en werkvoorzieningen bij elkaar optellen, blijkt dat het dringen wordt in de plint. Enerzijds is dit een fenomeen dat eigen is aan een succesvol, hoogstedelijk stadsmilieu. Anderzijds betekent het dat we bij de plintinvulling duidelijke keuzes moeten maken.

De eerste keuze betreft een flexibele, adaptieve plint bij nieuwe bebouwing. Dat wil zeggen: een plint van 8 à 10 meter hoog die in de tijd verschillende functies kan herbergen. Het is mogelijk om een functie te faciliteren in één laag van 8 meter, maar het is ook mogelijk om deze binnen de plint twee bouwlagen te realiseren. Bij de gewenste typologie en dichtheid van Haven-Stad is 25% van de plint nodig voor de ontsluiting van bovengelegen verdiepingen. Daarmee blijft 75% voor bedrijvigheid en voorzieningen.

De tweede keuze is om de functies die aangewezen zijn op de plint voorrang te geven op bestemmingen die ook op hogere verdiepingen kunnen functioneren. Dit beginsel sluit aan bij de wens om de bedrijvigheid in Haven-Stad haar vooraanstaande rol te laten behouden.

Hoge plinten met een overmaat is in ieder geval een voorwaarde om een zo groot mogelijke bandbreedte aan werken en voorzieningen in de plint te kunnen huisvesten. Om in de plint ook ruimte te bieden voor bedrijvigheid is betaalbaarheid ook van groot belang. De vraagkant van bedrijfsruimtemarkt moet dan ook verder onderzocht worden en leegstand zoveel mogelijk worden voorkomen door een flexibel bestemmings-/ omgevingsplan. Het is belangrijk dat er aantrekkelijke gevels komen met een goede programmavariatie, zodat er een aantrekkelijk en levendig interactiemilieu op straatniveau ontstaat. Er is ruimte voor woningen in de plint, zolang het uitgangspunt van menging in een verhouding van 80% wonen en 20% niet wonen overeind blijft. De precieze invulling en verschijningsvorm van de plinten ligt bij de uitwerking per deelgebied, afgestemd op de dan geldende marktvraag naar werkruimte.

Stadsstraten als drager voor commerciële voorzieningen

In Haven-Stad streven we naar een stratenpatroon en bouwvormen die aansluiten bij hoe mensen een hoogstedelijk stadsgebied werkelijk gebruiken en beleven. Het huidige stedenbouwkundig patroon van een deelgebied als Sloterdijk I lijkt een uitstekende basis hiervoor. De Transformatorweg en de Contactweg zijn de 'natuurlijke' hoofd- of stadsstraten. Hierlangs zullen de belangrijkste verkeersstromen lopen. Nabij de kruising van beide straten is naar verwachting de levensvatbaarheid van winkelvoorzieningen het grootst in dit deelgebied. Door winkels in deze zone te clusteren, vindt een onderlinge kruisbestuiving plaats die de concurrentiepositie versterkt. Verder lenen de Transformatorweg en de Contactweg zich uitstekend voor de vestiging van andere economische functies. In verband met de autobereikbaarheid en laden en lossen, ligt het voor de hand de stadsbrede economische functies in de buurt van de Ring A10 te situeren.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau:

- ruimte voor creatieve en productieve bedrijvigheid;
- functiemenging primair op gebouwniveau met werkfuncties en/of voorzieningen in flexibele adaptieve plint van 8 à 10 meter hoog.

Aantal scholen per deelgebied



Legenda

- 1 Aantal basischolen benodigd tbv ontwikkeling deelgebied
- 1 Aantal VO-scholen benodigd tbv ontwikkeling deelgebied
- Positie van huidige basisscholen omgeving
- Positie van huidige VO-scholen in omgeving
- Grens deelgebied Haven-Stad

Basisonderwijs

Voor basisonderwijs geldt een verwijsafstand van 1000 meter. Dat betekent dat de gemeente moet voorzien in de behoefte aan onderwijs binnen deze afstand. Om te bepalen hoeveel scholen er straks nodig zijn is een analyse gemaakt. Uit deze analyse blijkt dat de behoefte aan basisonderwijs die voortkomt uit de woningbouwopgave van Haven-Stad neerkomt op ongeveer 40 basisscholen in de eindfase.

Met behulp van cijfers over de verwachte leegstand en tekorten op bestaande basisscholen in de omgeving is onderzocht in hoeverre bestaande basisscholen de eerste vraag kunnen opvangen. Dit is niet het geval. Dat betekent dat we de behoefte die voortkomt uit de woningbouwopgave van Haven-Stad voornamelijk in het gebied zelf moeten oplossen.

Voortgezet Onderwijs

Voor voortgezet onderwijs geldt geen vastgestelde verwijsafstand. Scholen voor voortgezet onderwijs in Amsterdam ontvangen doorgaans leerlingen uit alle stadsdelen, waarbij het gros wel uit de directe omgeving komt. De druk op Amsterdamse VO-scholen is groot. De leeftijdsgroep 12 tot 18 jaar is de afgelopen jaren toegenomen en uit een leerlingprognose van de dienst Onderzoek Informatie en Statistiek van de gemeente Amsterdam blijkt dat deze groep de komende jaren blijft groeien. Met de verhoogde woningbouwopgave in Haven-Stad zal de druk op het voortgezet onderwijs in Amsterdam West, Nieuw-West en Noord verder toenemen.

In Haven-Stad zullen dus plekken gereserveerd moeten worden voor voortgezet onderwijs. Uit de analyse blijkt dat er in heel Haven-Stad ongeveer 9 scholen voor voortgezet onderwijs nodig zijn.

4.4 Voorzieningen

Een hoogstedelijke stadswijk kenmerkt zich onder meer door een ruim, gevarieerd en steeds weer veranderend pakket aan voorzieningen. Hieraan willen we ook in Haven-Stad nadrukkelijk de ruimte bieden. Bewoners, werkenden en bezoekers willen boodschappen doen, naar de sportschool, de hond uitlaten, een broodje halen of een kop koffie drinken. Kinderen gaan naar school of de crèche, voetballen op een veldje en vermaken zich in de speeltuin. Al die voorzieningen moeten 'om de hoek' te vinden zijn.

De ontwikkeling van Haven-Stad zal gefaseerd verlopen. De bevolking groeit geleidelijk en daarmee ook het draagvlak voor voorzieningen. Maar om van Haven-Stad van begin af aan een aangenaam en leefbaar hoogstedelijk gebied te maken, óók voor de eerste groepen bewoners, zijn al in een vroeg stadium winkels, scholen en andere voorzieningen nodig.
De beoogde woningdichtheid in Haven-Stad is hoog genoeg, om uiteindelijk per deelgebied een compleet voorzieningenpakket te realiseren. Alleen de grote, buurtoverstijgende voorzieningen zullen op strategische plekken binnen Haven-Stad gesitueerd worden.

Elk deelgebied vraagt zijn eigen voorzieningenniveau

De verschillende deelgebieden hebben uiteenlopende uitgangsposities wat betreft de realisatie van voorzieningen. Dit heeft te maken met gebiedsspecifieke kenmerken en de afstand tot andere voorzieningenconcentraties. Voor alle deelgebieden geldt dat er tussen Haven-Stad en de omliggende buurten in de bestaande stad fysieke barrières liggen waardoor de interactie daar beperkt is. Toekomstige bewoners zullen dan ook weinig gebruik maken van bestaande voorzieningen. Elk deelgebied vraagt zijn eigen voorzieningenniveau. Dit kan wijkgericht of wijkoverstijgend zijn.

Wijkgericht en wijkoverstijgend

Voorzieningen zijn verschillend van omvang en bereik. Een basisschool is een wijkvoorziening en trekt met name kinderen uit de buurt. Een VO-school heeft een veel groter bereik en trekt scholieren uit verschillende wijken. Ook sportvoorzieningen, stadsparken en zorgcentra hebben vaak een wijkoverstijgend karakter.

De ontwikkelstrategie richt zich met name op het inzichtelijk maken van de omvang en mogelijke locaties van wijkoverstijgende functies omdat afstemming tussen de verschillende deelgebieden hierbij cruciaal is. Daarnaast wordt in deel IV van dit document per deelgebied een indicatie gegeven van het aantal benodigde wijkvoorzieningen.

Maatschappelijk en commercieel

De gemeente heeft een belangrijke taak en verantwoordelijkheid wat betreft het realiseren van maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, sportaccommodaties en zorgvoorzieningen. Deze zijn noodzakelijk voor het goed functioneren van een stadswijk, maar komen er niet vanzelf. Naast maatschappelijke voorzieningen krijgen commerciële voorzieningen ook een plek in Haven-Stad. Denk hierbij aan supermarkten, een drogist, kledingwinkels, een kapper en horeca.

Cultuur en stedelijke leisure

Haven-Stad biedt ook plaats voor culturele voorzieningen, al dan niet commercieel van aard. Het kan gaan om bijvoorbeeld broedplaatsen, bioscopen, musea of een theater.
Tot stedelijke leisure kan bijvoorbeeld worden gerekend een casino of een paintball-centrum. Sommige culturele voorzieningen zullen vooral een buurt- of wijkkarakter hebben, andere krijgen een stadsbrede of zelfs (inter)nationale betekenis.

Optimaal ruimtegebruik mogelijk maken

Het hoogstedelijke karakter van Haven-Stad geeft aanleiding om op een nieuwe manier na te denken over het realiseren van voorzieningen. De hoge dichtheden, de veelheid aan mensen en de druk op de (openbare) ruimte stelt ons voor de uitdaging om voldoende voorzieningen te realiseren en biedt tegelijkertijd enorme kansen. De verhoogde woningbouwambitie vergroot het draagvlak, waardoor een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig aanbod van voorzieningen mogelijk is. Het gaat er niet alleen om dat er straks voldoende scholen, sportmogelijkheden, huisartsen en andere voorzieningen zijn, maar ook dat deze voorzieningen echt van toegevoegde waarde zijn voor de buurt, wijk en stad. Voorzieningen spelen een sleutelrol in het verbinden van mensen en het vergroten van de leefbaarheid. Om deze rol te vervullen ambiëren we voorzieningen die optimaal gebruikt worden doordat ze open en toegankelijk zijn, verschillende functies combineren en gebruik maken van slimme organisatievormen. Daarnaast streven we naar gebouwen die duurzaam en adaptief zijn. Op die manier kan een gebouw meegroeien met de behoeftes van de wijk. Tot slot willen we ruim baan geven aan tijdelijke initiatieven, zodat ook leegstaande panden en braakliggende terreinen optimaal benut kunnen worden.

Inventarisatie sportvoorzieningen.



Legenda

- Sportpark - uitbreiden aantal sportvelden
- Sportpark - intensiveren gebruik bestaande sportvelden
- Bestaande groengebieden: sport in de openbare ruimte
- Projectgrens Haven-Stad

Sportvoorzieningen

In Haven-Stad gaan we ruimte maken voor sport, waarbij de focus zal liggen op het mogelijk maken van sporten en bewegen in de breedste zin van het woord. Denk daarbij aan het realiseren van aantrekkelijke routes voor hardlopers, wandelaars en fietsers, ruimte voor bootcamp, urban sports en andere sporten in parken. Daarnaast willen we ruimte geven aan verenigingssporten, zoals voetbal en hockey. We sluiten hiermee zoveel mogelijk aan op het programma 'de Bewegende Stad'.

Om te kunnen bepalen of de huidige sportvoorzieningen in de bestaande stad ruimte hebben om de eerste vraag op te kunnen vangen, is een analyse gemaakt van het sportaanbod in de omgeving. Hieruit blijkt dat de druk op de sportparken ten zuiden van het IJ groot is. Met name sportpark Transformatorweg wordt zeer intensief gebruikt en hanteert een wachtlijst voor nieuwe leden.

De ambitie is om het aantal velden van sportpark Transformatorweg te verdubbelen en het gebruik van sportpark Spieringhorn te optimaliseren. Daarnaast wordt onderzocht of er extra sportvelden gerealiseerd kunnen worden in Groot Westerpark. Hierbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat dit gesloten sportaccommodaties worden. Juist openbaar toegankelijke sportvelden, waarvan zowel verengingen als particulieren gebruik kunnen maken, vergroten het sportaanbod voor alle bewoners van Haven-Stad en omgeving. Binnen de bestaande sportvoorzieningen in Amsterdam Noord is nog ruimte voor intensivering van het gebruik. Sportpark de Melkweg wordt op dit moment niet gebruikt. Met het opnieuw in gebruik nemen van sportpark de Melkweg, op de huidige locatie of elders, en het optimaliseren van het gebruik van Sportpark Oostzanerwerf kan een deel van de extra sportbehoefte in Noord ondervangen worden.

Met bovenstaande inspanningen kunnen in totaal zo'n 10 tot 15 extra velden voor verenigingssport gerealiseerd worden. Dit is echter niet voldoende om te voorzien in de extra sportbehoefte die voortkomt uit de verhoogde woningbouwopgave. Naast het optimaliseren en uitbreiden van bestaande sportparken zal dus naar creatieve oplossingen gezocht moeten worden om georganiseerde sport een plek te geven. Dit kan bijvoorbeeld door ruimte te maken op daken, dubbelgebruik te faciliteren en combinaties te maken met onderwijs en groen. Het zal echter een uitdaging blijven om voldoende ruimte voor sport te maken.

Open en toegankelijk

Maatschappelijke voorzieningen zijn er voor iedereen. Dat betekent niet dat elke voorziening 24 uur per dag voor iedereen toegankelijk moet zijn, maar wel dat een zo groot mogelijke groep mensen er op verschillende momenten van de dag gebruik van kan maken. Een schoolplein is tijdens het speelkwartier de plek voor kinderen, na schooltijd is het een buurtplein, waar kinderen ook na schooltijd kunnen spelen, waar ouders elkaar ontmoeten en waar ouderen op een bankje kunnen pauzeren tijdens het maken van een ommetje. Het sportveld wordt in het weekend gebruikt voor wedstrijden en is doordeweeks openbaar toegankelijk voor iedereen om een balletje te trappen. Zorg en welzijnsvoorzieningen zijn laagdrempelig en hebben een open uitstraling. Ook de volkstuinen in het Westerpark, die nu nog beperkt toegankelijk zijn, zullen zich openstellen zodat het groen betekenisvol wordt voor alle bewoners van Haven-Stad en omgeving.

Functies combineren

Door slimme combinaties te maken tussen verschillende functies, kunnen we het ruimtegebruik in Haven-Stad optimaliseren. Zo kunnen sportvoorzieningen heel goed gecombineerd worden met groen en recreatie. Steeds meer mensen kiezen voor sporten op individuele basis, op flexibele tijdstippen en in de openbare ruimte. In Haven-Stad zal de focus daarom niet liggen op het realiseren van traditionele sportparken, maar het mogelijk maken van sporten en bewegen in de breedste zin van het woord. Denk daarbij aan het realiseren van aantrekkelijke routes voor hardlopers, wandelaars en fietsers, ruimte voor bootcamp, fitness en andere sporten die kunnen plaatsvinden in het park en het maken van ruimte voor 'urban sports' die goed in te passen zijn in een hoogstedelijk weefsel. Ook onderwijsvoorzieningen kunnen heel goed gecombineerd worden met sport. Schoolgymzalen kunnen buiten schooltijd prima gebruikt worden voor gym, zaalvoetbal, judo en andere indoorsporten. Naast de combinatie tussen sport en onderwijs, is ook de combinatie tussen school en welzijnsvoorziening goed denkbaar, bijvoorbeeld door een schoolkantine of leslokaal buiten schooltijden open te stellen voor de organisatie van activiteiten voor jongeren of ouderen.

Tot slot zijn combinaties tussen maatschappelijke en commerciële voorzieningen interessant. Denk daarbij aan een theehuis in het park, een theaterschool in een bioscoop, een creatieve broedplaats in een bedrijfsverzamelgebouw of een evenement in de sportkantine. In de commerciële sector zien we al langer dat de scheidslijnen tussen functies steeds meer vervagen. Een voorbeeld van deze zogenoemde *blurring*-concepten is een winkel waar je naast bijvoorbeeld kleding en accessoires ook een kop koffie kan krijgen, of een café waarbij de kunst die aan de muur hangt te koop is.

Slim organiseren

Naast het fysiek mogelijk maken van optimaal ruimtegebruik, kan er ook veel gewonnen worden door dingen slim te organiseren. Zo zou de sportvereniging er voor kunnen kiezen om de jeugdtrainingen niet te geven op het sportpark, maar op een trapveldje in de wijk. Op deze manier creëer je sport om de hoek, krijgt buurtgroen meer betekenis en wordt tegelijkertijd de druk op sportparken verlicht. Onderlinge samenwerking tussen maatschappelijke organisaties is een must. Zo kan elke voorziening een divers activiteitenprogramma voor een breed publiek bevatten.

Adaptief bouwen

Elke wijk en elk gebouw kent een levenscyclus. Het is de kunst om wijken en gebouwen te realiseren die niet alleen voor de eerste gebruikers geschikt zijn, maar voor alle gebruikers die volgen. Een nieuwbouwwijk trekt vaak relatief veel starters en jonge gezinnen. In de eerste tien tot twintig jaar is er dan ook veel behoefte aan bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen. Na een aantal jaren verdwijnt langzaam de leerlingenpiek en kunnen gebouwen die voorheen werden gebruikt voor onderwijs een andere bestemming krijgen. Voorwaarde is dat deze scholen zo worden gebouwd dat zij ook daadwerkelijk geschikt zijn om een andere functie te vervullen. Hetzelfde geldt voor andere voorzieningen.

Sportnorm in de maak

Er wordt op dit moment gewerkt aan een sportnorm die de realisatie van voldoende sportplekken in de stad moet waarborgen. De sportnorm maakt onderscheid tussen verschillende stedelijke milieus. Bij een gemengd stedelijk milieu als Haven-Stad wordt gestreefd naar 6 m2 aan sport per woning, waarvan 5 m2 gereserveerd moet worden voor georganiseerde sport (voetbal, hockey, etc.) en 1 m2 voor sport in de openbare ruimte. Dit betekent dat bij de realisatie van 70.000 woningen ongeveer 350.000 m2 gereserveerd moet worden voor georganiseerde sport. Dit komt grofweg neer op 35 voetbalvelden.

Spreiding huidige commerciële voorzieningen en de toekomstige voorzieningenclusters in Haven-Stad



Legenda

- Huidige spreiding detailhandel
- Huidige spreiding horeca
- Beoogd wijkoverstijgend voorzieningencluster
- Zoekgebied voorzieningencluster
- Grens deelgebied Haven-Stad



Tijdelijke initiatieven faciliteren

De gefaseerde ontwikkeling van Haven-Stad brengt naast uitdagingen ook kansen met zich mee. Leegstaande panden en braakliggende kavels kunnen benut worden door tijdelijke initiatieven de ruimte te geven. Dat kan hier bijvoorbeeld in de vorm van een pop-up winkel, een werkplek voor kunstenaars, een horecavoorziening of een festival. We zien dat steeds meer bedrijven en instellingen behoefte hebben aan flexibiliteit, bijvoorbeeld in de vorm van kortere huurcontracten, flexibelere regelgeving en tijdelijke invullingen. Door leegstaande panden en braakliggende terreinen een aansprekende tijdelijke invulling te geven, krijgt Haven-Stad meer bekendheid en betekenis. Dit kan als vliegwiel dienen voor de ontwikkeling van het gebied.

Een speciale rol voor Sloterdijk-Centrum

Door het OV-knooppunt en het sterk toenemende multifunctionele karakter (hotels, wonen, kantoren, leisure.) wijkt Sloterdijk-Centrum sterk af van de rest van Haven-Stad. Naast een wijkaanbod is hier ook ruimte voor voorzieningen met een wijkoverstijgende functie. Het voorstel is dat een cluster van dagelijkse voorzieningen aan de westzijde van het station (rondom het Orlyplein) komt. Aan de zuidoostzijde van het station (nabij het Carrascoplein) is ruimte voor een cluster met niet-dagelijkse voorzieningen, persoonlijke dienstverlening en horeca voor een mix van doelgroepen. Deze locatie is goed bereikbaar voor reizigers, werknemers, bewoners en hotelgasten. Het aanbod is gericht op service, experience en gemak, met de focus op food. Ook wijkoverstijgende zorgcentra en onderwijsinstellingen kunnen hier een plek krijgen.

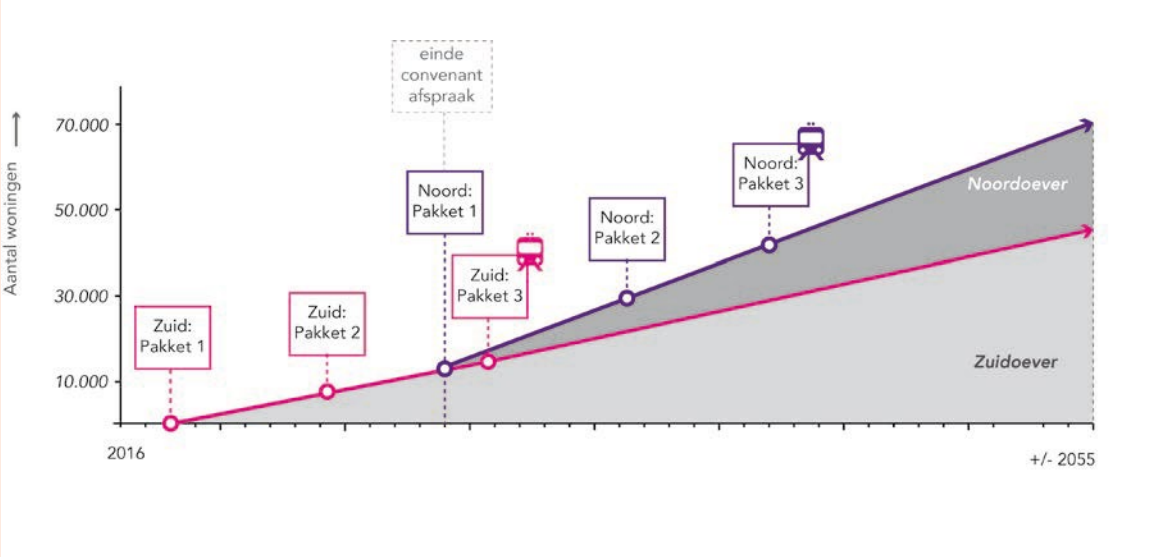
Strategische keuzes op Haven-Stadniveau:

- voldoende ruimte reserveren voor wijkoverstijgende functies op het gebied van sport, zorg en onderwijs;
- het maken van een voorzieningenplan om te monitoren en te sturen op de ontwikkeling van voorzieningen in Haven-Stad;
- onderzoek naar intensiever gebruik van de sportparken Oostzanerwerf en Spieringhorn, het uitbreiden van sportpark Transformatorweg en naar het behouden of verplaatsen van sportpark Melkweg;
- bevorderen van informeel sporten in de stadsparken Westerpark en Noorder IJ-plas.



Mobiliteitsmaatregelen

Deze grafiek maakt inzichtelijk op welk moment de mobiliteitspakketten uitgevoerd moeten zijn om de ambities van Haven-Stad te realiseren



Mobiliteitspakketten op tijd klaar voor een continue transformatieproces

Een goede timing van de mobiliteitsingrepen is essentieel om de bereikbaarheid gedurende de hele transitieperiode van Haven-Stad te garanderen en tegelijkertijd de beoogde mobiliteitsshift voor elkaar te krijgen.

In de bovenstaande grafiek zijn op basis van de verkeerstudie in de MER, drie mobiliteitspakketten met samenhangende mobiliteitsmaatregelen, onderscheiden die gerealiseerd moeten worden om de volgende fase weer verder te kunnen groeien.

Het gaat bij de mobiliteitspakketten ook om de voorbereidingstijd, die nodig is om op tijd klaar te zijn. Het is dus van belang om de haalbaarheidsstudie voor een grootschalige en kostbare ingreep als het doortrekken van een metrolijn tijdig te beginnen, aangezien er al gauw 15 tot 20 jaar mee gemoeid is.

Voor het noordelijke en zuidelijke deel is er een faseverschil in de ontwikkeling, zodat de bijbehorende pakketten in Noord iets later stadium gestart kunnen worden.

Het niet of deels realiseren van de mobiliteitspakketten betekent dat de ontwikkeling uitgesteld wordt of minder hard gaat. Belangrijk is dat in iedere fase wel in de beoogde bebouwingsdichtheid wordt gebouwd, aangezien anders het benodigde draagvlak voor een volgend mobiliteitspakket wordt uitgehold. Er is namelijk een minimaal aantal instappers nodig binnen een bepaalde afstand om een HOV-lijn exploitabel te houden.

Pakket 1:

- stimuleren gedeeld autogebruik
- lage parkeernormering, geen vergunning auto op straat;
- creëren fijnmazig voet- en fietsnetwerk;
- creëren van HOV netwerk (bus/tram).

Pakket 2:

- ontvlechten en optimaliseren huidig autonetwerk;
- parkeerhubs in de nabijheid van de Ring A10.

Pakket 3:

- toevoegen veerverbindingen ter ondersteuning voet- en fietsnetwerk;
- een metro of gelijkwaardig HOV systeem.

5 Bereikbaarheid: focus op openbaar vervoer, fiets- en voetpaden

5.1 Inleiding

In Haven-Stad moeten we ontsluiting en mobiliteit anders benaderen om de hoge dichtheden voor wonen en werken mogelijk te maken. Uitbreiding van het autonetwerk ligt niet voor de hand. Autogebruik en -bezit nemen te veel ruimte in beslag. De omliggende wegen, waaronder de Ring A10, worden nu al zó intensief bereden, dat uitbreiding van het autonetwerk alleen maar tot meer knelpunten leidt. Bovendien volgt uit de MER dat om de verhoogde ambities te kunnen realiseren ingezet moet worden op een 'maximaal mobiliteitspakket'. Dit wil zeggen: maximale inzet op hoogwaardig openbaar vervoer, gebruik van de fiets, voetverkeer en het nemen van maatregelen om autogebruik- en bezit terug te dringen. Hieronder vallen maatregelen als strenge parkeernorm, stimuleren van autodelen en collectieve parkeergarages 'op afstand'.

Mobiliteitsshift is noodzakelijk

Alleen dan kan het verkeersnetwerk de groei en verandering van verkeersstromen aan. Daarom kiezen we voor een mobiliteitsstrategie, die gericht is op alternatieven voor automobiliteit. Haven-Stad zet in op ruimtelijke ontwikkeling die voorrang geeft aan fietsers en voetgangers gecombineerd met openbaar vervoer als metro en tram. Daarbij horen ook hoogwaardige OV-knooppunten. Wanneer veel bewoners en werknemers gebruik maken van het openbaar vervoer, is dit hoogwaardige netwerk financieel rendabel en kan het fungeren als ontwikkelingsdrager voor vastgoed in hoge dichtheden.

Haven-Stad: een centrummilieu

Een mobiliteitsshift past bij Haven-Stad omdat het gebied binnen de Ring A10 ligt. We zetten in op de modal-split (de verdeling van reizigers over de verschillende vervoersmiddelen) die gebruikelijk is in Amsterdam Centrum en West: een OV-aandeel rond de 30%, een fietsaandeel van 30%, een voetgangersaandeel van 25% en een autoaandeel van 15%. De modal-split van andere gebieden binnen de ring laten een beperkter aandeel van OV zien (slechts 16%). De auto is er (naast de fiets) veel meer vertegenwoordigd (25% en 34%).

Voor veel bewoners betekent dit straks een omschakeling in de manier van verplaatsen: voor de middellange afstand is het openbaar vervoer de meest voor de hand liggende optie, voor kortere afstanden neem je de fiets of ga je lopen. Dan kán, omdat voorzieningen op korte afstand van de woningen beschikbaar zijn. Om deze mobiliteit te realiseren, moeten we verschillende ruimtelijke ingrepen doen.

We moeten het openbaar vervoer uitbreiden, fietsverbindingen toevoegen, ruimte geven aan de voetganger en zorgen voor een goede afwikkeling van het autoverkeer.

De doelstellingen voor Haven-Stad zijn:

- verbeteren van het openbaar vervoer in en naar Haven-Stad;
- beperken van het autoverkeer;
- aanleggen van een fijnmazig openbaar ruimtenetwerk;
- bevorderen van het vervoer over water.



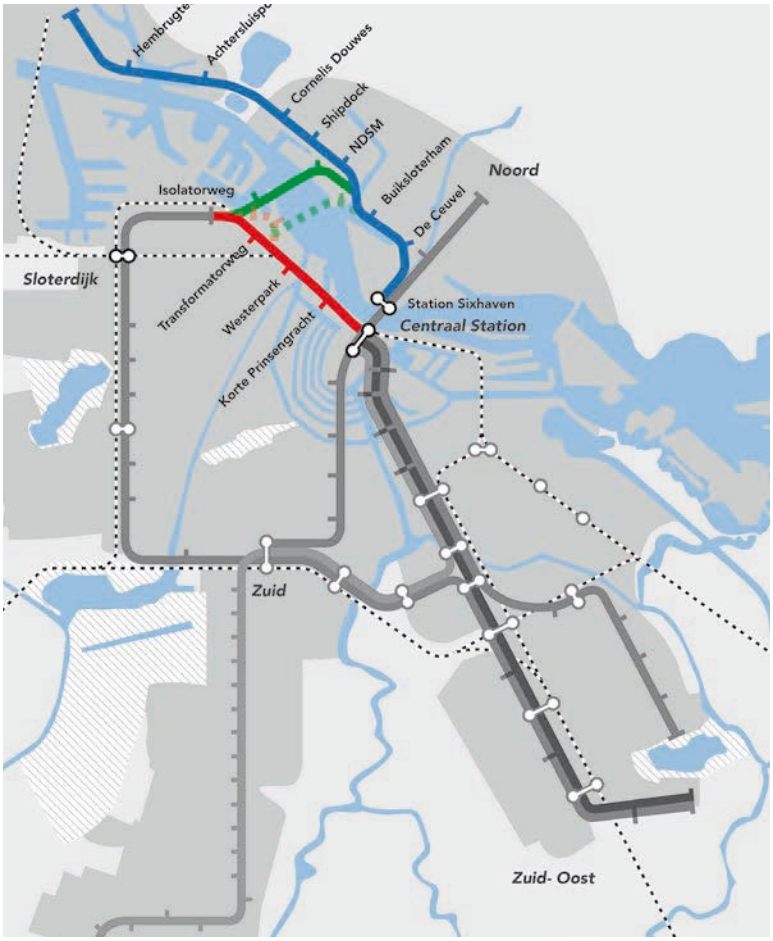
Overzichtskaart HOV netwerk Haven-Stad, met bestaande en voorgestelde tracés.



Legenda

- Bestaand metro tracé
- Voorstel metro tracé
- Alternatief Metro tracé
- Metro halte
- Bestaande HOV verbinding
- Voorstel HOV verbinding
- HOV knooppunt
- Trein- & metro station
- Projectgrens Haven-Stad

Het mogelijke HOV-netwerk Haven-Stad:



1. HOV-verbinding zuidelijk deel Haven-Stad

- HOV-verbinding zuidelijk deel Haven Stad
- HOV-verbnding zuidelijk deel Haven Stad, optie

2. HOV-verbinding noordelijk deel Haven-Stad

- HOV-verbinding noordelijk deel Haven Stad
- HOV-verbinding noordelijk deel Haven Stad, optie

3. Grote ring voor verbinding noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad

- HOV-verbinding, grote ring

5.2 Openbaar vervoer in Haven-Stad

Bij de keuze voor de hoogste bebouwingsdichtheid van Haven-Stad is een passend openbaar vervoerssysteem op den duur nodig om de bereikbaarheid te kunnen garanderen. Dit betekent dat een metro of een gelijkwaardig HOV-systeem noodzakelijk is. In de MER zijn hiervoor verschillende opties onderzocht, in voorliggende Ontwikkelstrategie zijn onderstaande twee opties uitgewerkt.
In de komende periode zullen zowel deze opties als alternatieve HOV-verbindingen met dezelfde vervoerswaarde voor Haven-Stad verder moeten worden uitgewerkt en in een stedelijk en regionaal perspectief moeten worden geplaatst.

Optie 1: HOV-verbinding zuidelijk deel Haven-Stad

Al jaren denkt de gemeente na over het sluiten van de kleine metroring zodat metrostation Isolatorweg verbonden wordt met Amsterdam CS. Hierdoor zou de zuidelijke metroring voltooid worden. Dit zou een goede optie zijn om een aantrekkelijke openbaar vervoer verbinding naar het centrum van de stad en vice versa te realiseren. Bewoners hoeven dan niet eerst naar station Amsterdam Sloterdijk, om naar het centrum te gaan. De reis van en naar het centrum wordt hiermee korter, gemakkelijker en prettiger.

Voor een rendabele bedrijfsvoering van deze kleine ring, is het belangrijk dat er voldoende in- en uitstappers zijn rond de nieuwe haltes. Met de beoogde hoge bebouwingsdichtheid van Haven-Stad is dat geborgd. Sluiting van de kleine ring, of realiseren van een gelijkwaardig alternatief, zal een flink aantal jaar kosten. In de tussentijd kunnen bewoners en werknemers gebruik maken van een (H)OV-bus. Deze (H)OV-bus zal vanaf Amsterdam CS via de Transformatorweg naar station Amsterdam Sloterdijk rijden. Dat is grotendeels mogelijk met de huidige infrastructuur en dus relatief gemakkelijk te realiseren. Op deze manier kunnen we de Minervahaven en Sloterdijk I Zuid geleidelijk transformeren. Voor de nieuwe bewoners en werknemers is er een passende ov-verbinding, ook in de ontwikkelfase.

Optie 2: HOV-verbinding noordelijk deel Haven-Stad

In Haven-Stad zijn verschillende vormen van werkgelegenheid, zowel in het productiemilieu als in het creatieve milieu. Haven-Stad heeft niet alleen betekenis voor Amsterdam, maar ook voor de regio. Om een optimale uitwisseling te realiseren tussen Amsterdam en de regio, zou er een nieuwe metroverbinding naar Zaanstad moeten komen. Hiermee ontsluiten we de terreinen langs de noordzijde van het IJ, die eerder volledig geïsoleerd lagen, en de bedrijventerreinen van Zaanstad, waaronder de Achtersluispolder. Door deze ontsluiting met het openbaar vervoer, kunnen we de traditionele bedrijventerreinen geleidelijk transformeren naar een gemengd woon- en werkmilieu. Ook de beoogde verdichting van de Cornelis Douwesterreinen, maakt dat hier een metro noodzakelijk en rendabel is. De metroverbinding sluit aan op de halte van de noord-zuidlijn. Via de halte Sixhaven zijn er de volgende nieuwe haltes voorzien: de Ceuvel, Buiksloterham, NDSM, Cornelis Douwes I, Cornelis Douwes II en de Noorder IJ-plas.
Deze metroverbinding is pas uitvoerbaar wanneer het aantal woningen en arbeidsplaatsen aan de Noordelijke IJ-oever flink toeneemt. Deze verbinding kunnen we dan ook niet op korte termijn realiseren. De huidige HOV-buslijn over de Klaprozenweg en Cornelis Douwesweg kan voorlopig de eerste groei opvangen. In overleg met Zaanstad bekijken we of we een rechtstreekse verbinding over de Ring A10 via de Noorder IJ-plas naar de Achtersluispolder kunnen realiseren.

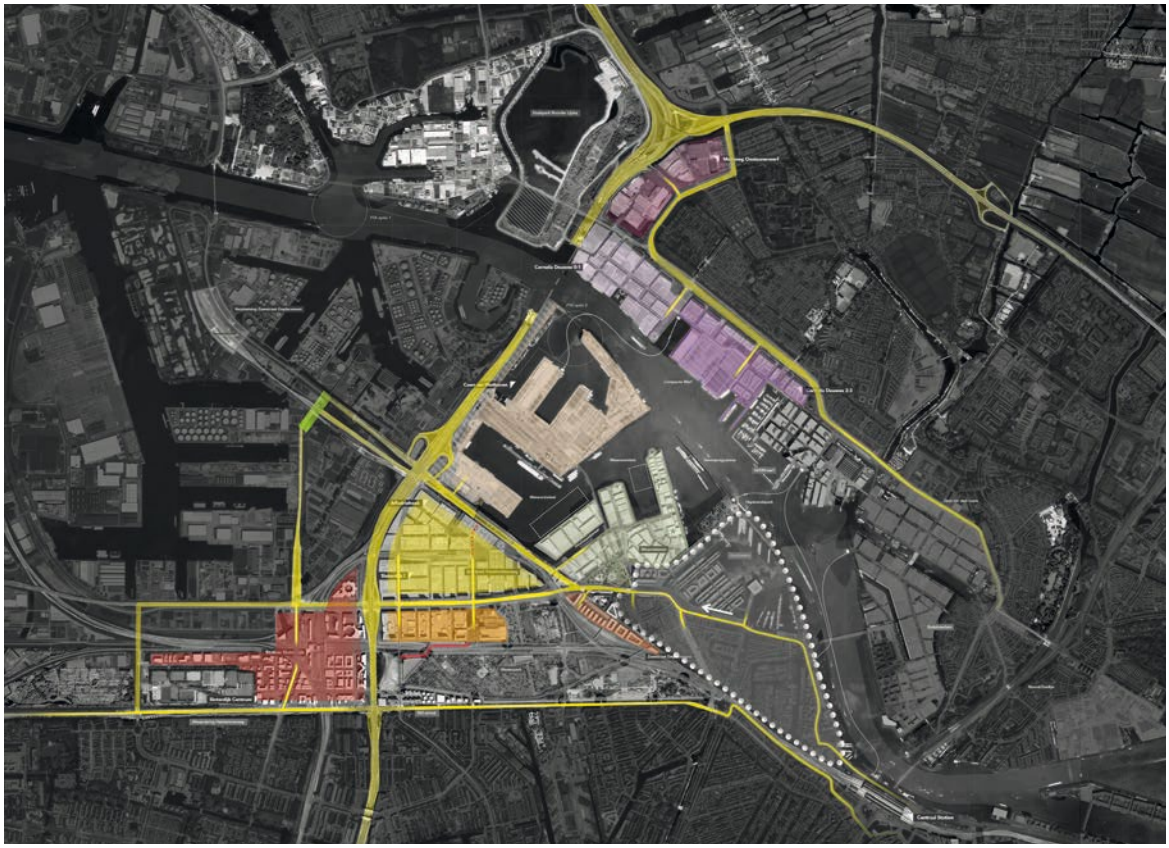
Aanvullend openbaar vervoer: door de Coentunnel en over de Haarlemmerweg

Naast de nieuwe metroverbindingen is er nog een aantal hiaten in het huidige OV-netwerk, die relatief eenvoudig oplosbaar zijn. Door een busverbinding toe te voegen door de Coentunnel, een noordelijke tak van de Westtangent, kan Amsterdam Sloterdijk verbonden worden met de Noordtangent, met een overstapplek op de Oostzanerwerf. Niet alleen is dit handig voor werknemers uit Zaanstad en Amsterdam, het is ook een interessante recreatieve verbinding. De Noorder IJ-plas is met de nieuwe busverbinding beter bereikbaar, waardoor we hier een stedelijk park kunnen realiseren. Daarnaast moeten we het mogelijk maken om vanaf station Sloterdijk met het openbaar vervoer naar de Westergasfabriek en het Westerpark te reizen.

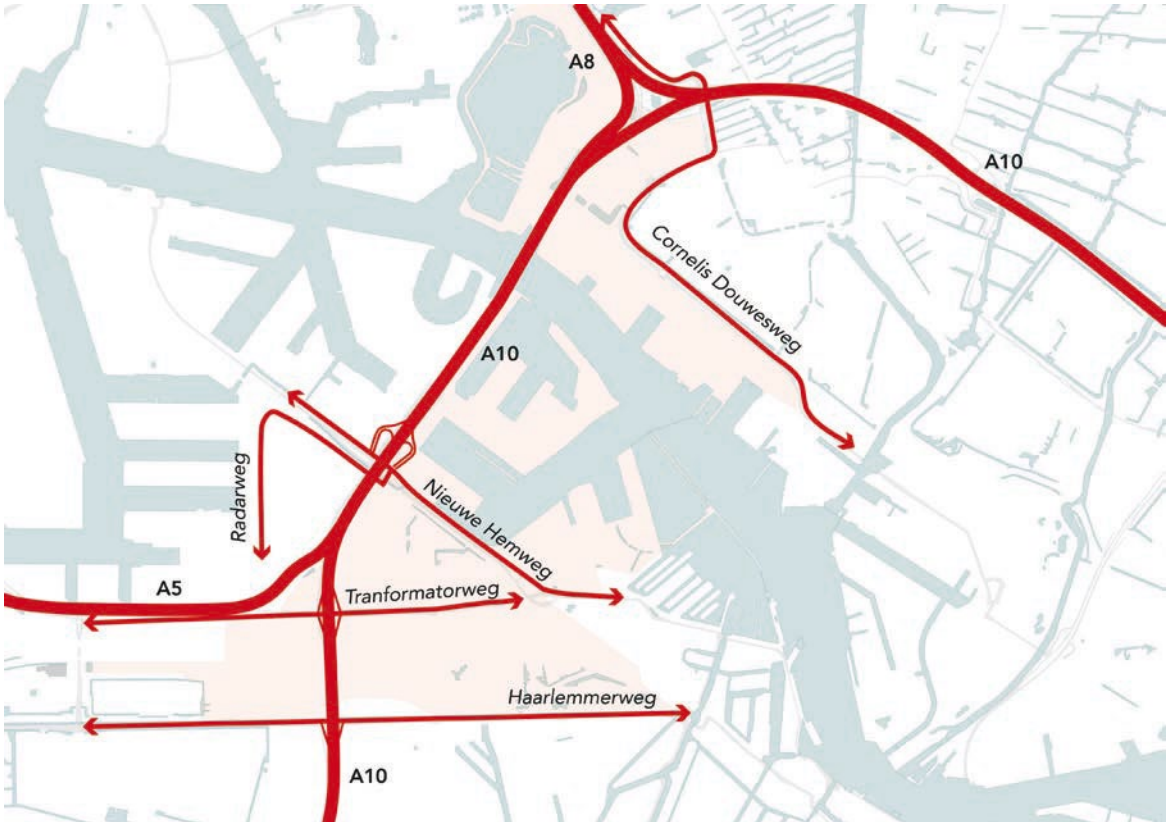
Strategische keuzes op Haven-Stadniveau:

- het realiseren van de mobiliteitsshift door in te zetten op HOV-verbindingen in het noordelijk en zuidelijk deel van Haven-Stad.

Elk deelgebied wikkelt het autoverkeer lokaal af op de toegangswegen die naar de Ring A10 leiden.



Overzichtskaart met de hoofd-verkeersaders vanaf de Ring A10



5.3. Beperken Autoverkeer

Net als elders in de stad binnen de Ring A10 wordt de rol van de auto steeds beperkter. Voor Haven-Stad willen we dan ook alleen de hoogst noodzakelijke aanpassingen doen aan het autonetwerk.

Netwerk optimaliseren

We willen de groei van Haven-Stad niet faciliteren met meer ruimte voor autoverkeer. Wel optimaliseren we met gerichte ingrepen in het huidige autonetwerk. Het autoverkeer moet zoveel mogelijk worden ontsloten via de Ring A10. Verder moeten autocirculatie-ingrepen doorgaand autoverkeer binnen Haven-Stad en richting het centrum tegengaan. Door ontvlechting van het autoverkeer worden bovendien de deelgebieden niet meer doorsneden door drukke wegen, waardoor ook de geluidsbelasting afneemt en de luchtkwaliteit toeneemt. Het resultaat is een netwerk met daarin onderstaande hoofdverkeersaders.

- De Ring A10 vormt de ruggengraat van Haven-Stad, met haaks daarop de belangrijkste autowegen. In het zuidelijke deel van Haven-Stad vormen de oost-west lopende Haarlemmerweg, Tranformatorweg/Basisweg en Nieuwe Hemweg het raamwerk. Aan de noordkant vormt de Cornelis Douwes/ Klaprozenweg de belangrijkste verkeersader.
- De Transformatorweg is op dit moment een veelgebruikte route de stad in en uit, zowel door personen- als goederenverkeer. Er staan hier vaak files om de Ring A10 op te kunnen rijden. Daarom verleggen we de hoofdroute tussen het Centrum en de Ring A10 van de Transformatorweg naar de Nieuwe Hemweg. De op- en afritten van en naar de Ring A10 willen we hier verbeteren. De ambitie is de Transformatorweg af te waarderen naar 2x1 rijstrook.
- De Nieuwe Hemweg is een route die op dit moment niet intensief wordt gebruikt, onder andere omdat de aansluiting op de Ring A10 niet logisch is. Met de ontwikkeling van Haven-Stad willen we de autobelasting van de Nieuwe Hemweg intensiveren. Fysiek wordt de weg verdubbeld van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken.
- De Haarlemmerweg tussen het Haarlemmerplein en de Ring A10 is een stedelijke weg waar 50 km/uur gereden wordt. Op korte termijn wordt ook het gedeelte van de Haarlemmerweg tussen de Ring A10 en de Seineweg aangepast van een rijksweg naar een stedelijke weg. De snelheid verandert dan van 70 km/uur naar 50km/uur, waardoor daar een stadsstraat met woningen en voorzieningen kan ontstaan. Het doorgaande autoverkeer dat niet in Amsterdam hoeft te zijn, wordt vanaf de Haarlemmerweg naar de Seineweg, Basisweg en de oprit van de Ring A10 bij de Transformatorweg geleid. Het gedeelte van de Haarlemmerweg waar 50km/ uur gereden mag worden, is voor bestemmingsverkeer.
- In Noord is de Cornelis Douwesweg de directe verbinding met de Ring A10.

Voor bovengenoemde ingrepen die in het exploitatiegebied van het Havenbedrijf liggen of die de Rijksweg A10 raken, is overeenstemming met respectievelijk het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat nodig.

Netwerkingrepen

We streven naar zo min mogelijk sluipverkeer tussen buurten en een zo snel mogelijke afwikkeling van het autoverkeer naar de Ring A10. De aanvullende netwerkingrepen (boven op de aanpassingen aan de hoofdverkeersaders) waarmee we het autoverkeer willen ontvlechten zijn:

- Tussen Sloterdijk I en het oude dorp Sloterdijk halen we de autoverbinding via de Sloterdijkerweg eruit, om sluipverkeer van Haarlemmerweg naar Transformatorweg te voorkomen.
- Als alternatief voor het opheffen van de gelijkvloerse kruising van de Kabelweg met het spoor, wordt er ingezet op het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen bij Radarweg-Nieuwe Hemweg en/of Contactweg-Nieuwe Hemweg.

Lage parkeernorm

Uit de verkeersstudie in de MER blijkt dat het verlagen van de parkeernorm tot gemiddeld 0,2 per woning noodzakelijk is om tot de gewenste modal split te komen waarmee Haven-Stad bereikbaar blijft.

Mobiliteitsshift

Het ruimtebeslag op straat dat nodig is voor 60 personen, uitgesplitst naar auto, bus en fiets.

Foto's genomen in Munster, Duitsland





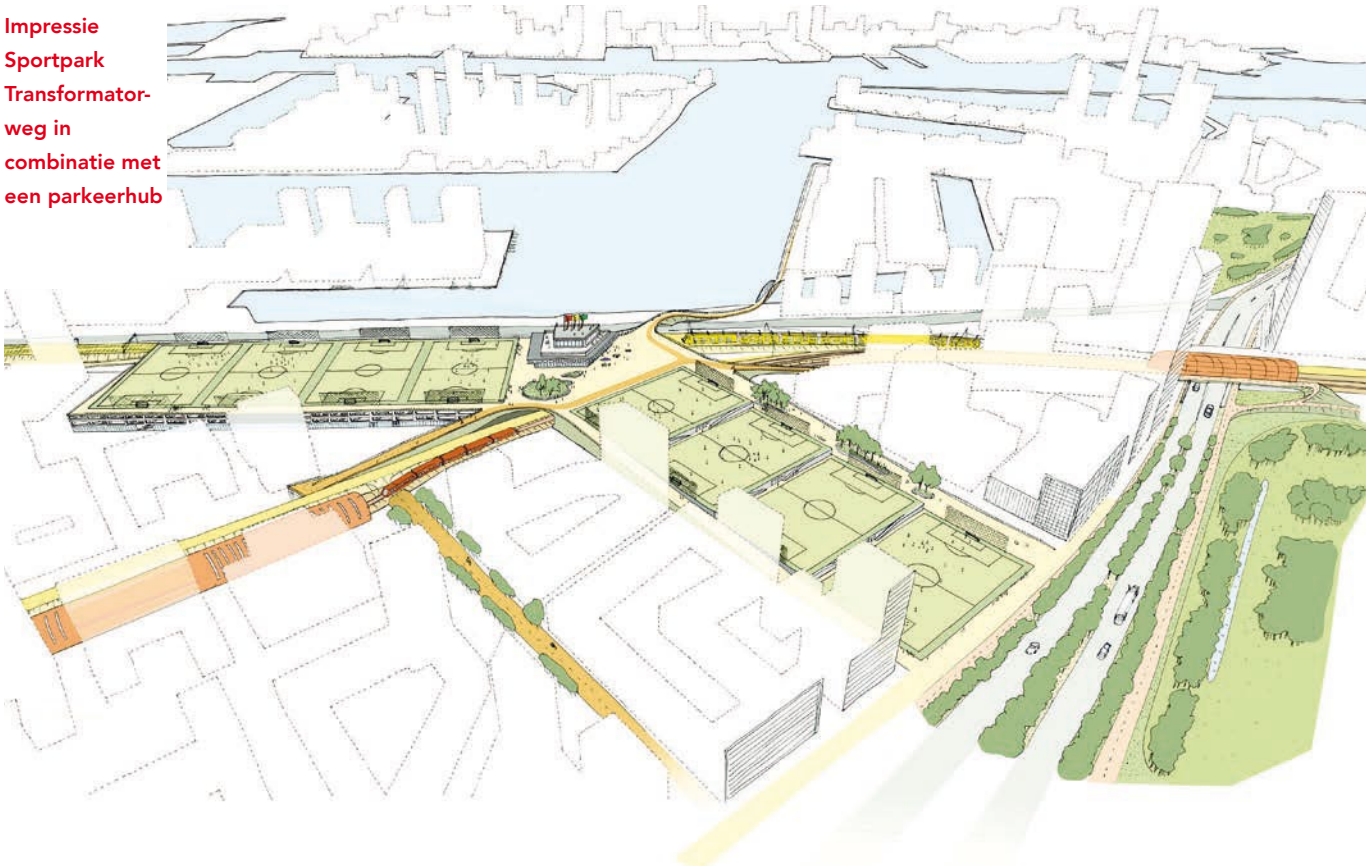


Om het volledige programma van Haven-Stad te kunnen realiseren dient er een mobiliteitsshift plaats te vinden waarbij er flink op het openbaar vervoer wordt ingezet. Als iedereen in Haven-Stad een auto zou hebben, dan lopen binnen 10 jaar de Ring A10 en haar toegangswegen volledig vast. Het openbaar vervoer vertaalt zich in nieuwe metrolijnen, nieuwe HOV-lijnen, nieuwe veerverbindingen en nieuwe bustangenten.

Naast het openbaar vervoer wordt er ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers en vinden er slimme constructies plaats waarbij sportvoorzieningen gecombineerd worden met een collectieve parkeergarage in de nabijheid van de Ring A10.

MODALSPLIT				
Haven-Stad gemiddelde (eindsituatie)	15%	30%	30%	25%
Amsterdams gemiddelde (2015)	32%	23%	25%	20%

Impressie Sportpark Transformatorweg in combinatie met een parkeerhub



Parkeergarages

Gekoppeld aan de lage parkeernorm wordt de mogelijkheid tot het realiseren van nieuwe 'parkeerhubs' onderzocht:

- ten zuiden van het IJ gaat het om het uitbreiden van de bestaande P+R locatie in Sloterdijk-Centrum;
- een nieuwe parkeerhub gekoppeld aan de Nieuwe Hemweg en de metrohalte Isolatorweg. De (nieuwe) sportvelden kunnen op het dak van dit transferium aangelegd worden;
- ten noorden van het IJ is ter plaatse van Cornelis Douwes (gekoppeld aan een nieuwe OV-halte) onderzoek nodig naar een parkeerhub;
- bij de ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven kan een parkeerhub gekoppeld worden aan de entree van het eiland.

Daarnaast geldt dat beschikbare parkeerruimtes bij voorkeur bestemd zijn voor autodeelprojecten. Er worden geen vergunningen voor bewoners meer op straat afgegeven.

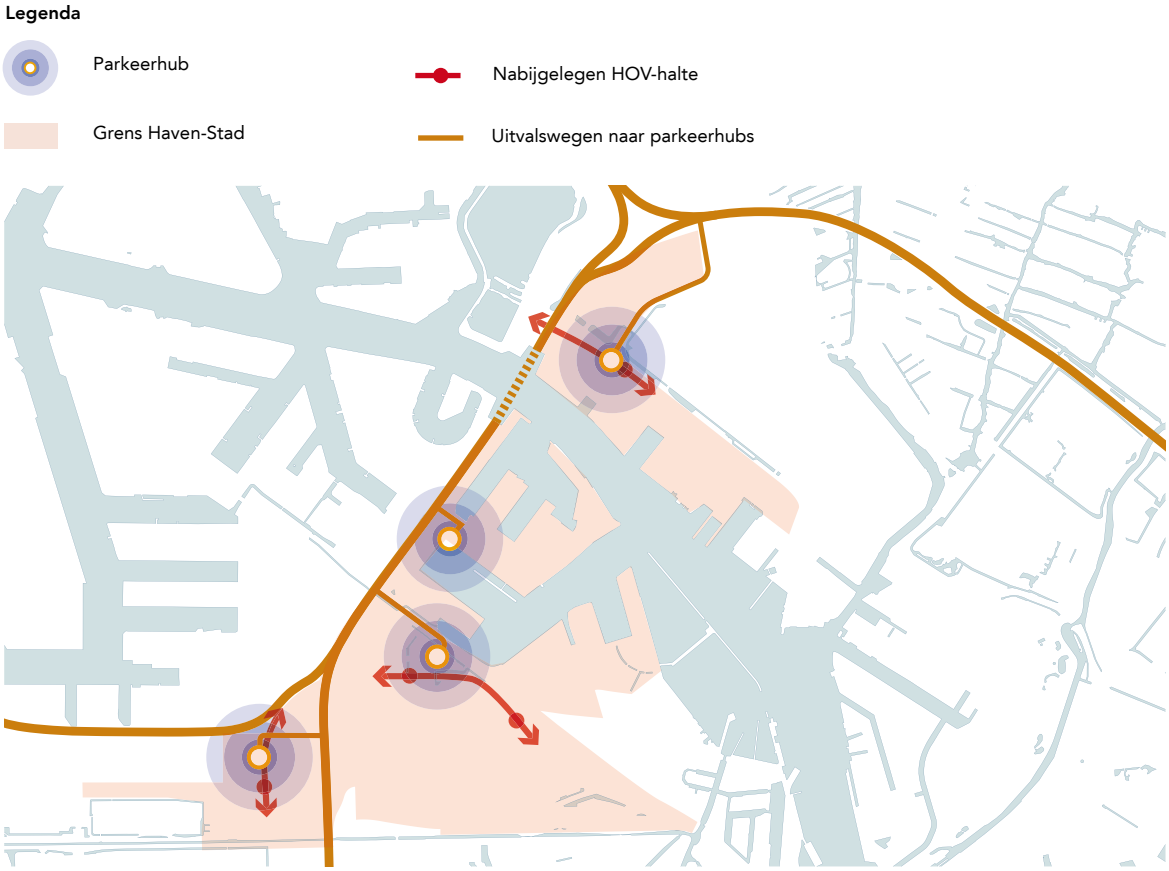
Inzet van nieuwe technieken

In Haven-Stad wordt ruimte geboden voor nieuwe technieken op het gebied van het beperken van automobiliteit.

- De opkomst van de zelfrijdende auto. Dit zorgt mogelijk voor meer capaciteit op wegen, doordat voertuigen dichter op elkaar kunnen rijden. Tot nog toe is echter uit onderzoek gebleken dat het effect van capaciteitsuitbreiding veelal beperkt is;
- trends als deelauto's en rekeningrijden worden gestimuleerd door bijvoorbeeld parkeerplaatsen in de openbare ruimte te reserveren voor deelauto's;
- nieuwe technieken die effect hebben op het verminderen van auto's in Haven-Stad zullen worden omarmd.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau:

- ontvlechten van het autoverkeer;
- geen doorgaand verkeer door buurten in Haven-Stad;
- inzetten op een volledig pakket om autoverkeer te ontmoedigen, waaronder lage parkeernorm, minimaliseren van parkeren op straat, collectieve parkeergarages op afstand, stimuleren van autodelen en smart mobility;
- onderzoeken locaties en grootte van transferia.



Overzichtskaart parkeerhubs in Haven-Stad

Het fijnmazige fietsnetwerk





Lokaal fietspaden netwerk



Doorgaande fietsroute



Doorgaande fietsroutes d.m.v. veerverbindingen

Fietsnetwerk: twee bewegingen

Voor het fietsnetwerk worden twee bewegingen onderscheiden:

De doorgaande routes

Haven-Stad ligt op de kop van de groene Brettenscheg en in de directe omgeving van Waterland. De routes naar deze receatiegebieden worden geoptimaliseerd. Hierdoor ligt voor de Haven-Stad bewoner niet alleen het stadsgroen, maar ook de grote groene natuurlijke omgeving op fietsafstand.
Daarnaast wordt er gezorgd voor een goede verbinding met het stedelijk gebied. De fietsverbindingen met de omliggende buurten worden verbeterd. Hierdoor zijn de voorzieningen van Haven-Stad ook voor de rest van de Amsterdammers gemakkelijk te bereiken. Bovendien is het voor de bewoners van Haven-Stad ook eenvoudig om met de fiets naar het centrumgebied, Bos en Lommer, de Tuinsteden of Tuindorp Oostzaan de gaan.

De verbindingen tussen de deelgebieden onderling

De deelgebieden zijn voor autoverkeer níet met elkaar verbonden, maar met de fiets des te beter. Er zijn altijd minimaal twee fietsroutes tussen de deelgebieden. Hierdoor wordt gestimuleerd om voor korte verplaatsingen de fiets te nemen in plaats van de auto.
Ook de parken in de deelgebieden zijn allemaal te bereiken via het vrijliggende fietspadennetwerk.

5.4. Aanleggen van een fijnmazig fiets- en voetpadennetwerk

Lopen en fietsen wordt ook wel 'actieve mobiliteit genoemd. Deze modaliteiten hebben veel voordelen. Ze zijn ruimte-efficiënt, zorgen voor een prettige en veilige leefomgeving, zijn goed voor de gezondheid en hebben milieutechnische en economische voordelen. In Nederland is de verschuiving van autostad naar post-autostad een doorzettende trend. In Haven-Stad omarmen we deze trend en willen we het fiets- en voetpadennetwerk verfijnen.

Om overal goed te voet te kunnen komen, moeten looproutes naar OV-haltes en andere voorzieningen toegankelijk, veilig, logisch, direct, comfortabel en schoon zijn. Er moet aandacht zijn voor zowel utilitair (van A naar B) lopen, als recreatief bewegen en verblijven. De straten moeten breed genoeg zijn om de voetgangers te faciliteren en kinderen te laten spelen. Dat betekent dat de straten niet gedomineerd mogen worden door geparkeerde auto's, maar dat er ruimte is voor bomen en speelvoorzieningen. De fietsverbindingen in Haven-Stad willen we actief verbeteren. Er moet een fijnmazig netwerk ontstaan, waardoor fietsers hun bestemming snel en gemakkelijk kunnen bereiken. Het netwerk moet dusdanig aantrekkelijk zijn dat bewoners voor het afleggen van kleine afstanden de fiets verkiezen boven de auto.

Met de fiets ben je snel in de aanliggende buurten én in het buitengebied

In Haven-Stad is nog een aantal fysieke barrières in de vorm van spoor, het IJ en andere infrastructuur. We moeten vooral investeren in het verbeteren van verbindingen op deze plekken. Daarnaast ontbreken de verbindingen in noord-zuidrichting nog grotendeels. Dat gaat enerzijds om de verbindingen tussen Sloterdijk I, onder de spoordijk door en via het Westerpark naar Centrum en West. Anderzijds gaat het om verbindingen vanuit Sloterdijk naar de Havens en Noord. Fietsverbindingen, tussen het noordelijker gelegen deel van de Coen- en Vlothaven richting Sloterdijk I en de Spaarndammerbuurt, kunnen we alleen verbeteren als we ook brugverbindingen aanleggen. Er wordt een verkenning gestart naar langzaamverkeersverbindingen van noord naar zuid, naast de al in 'Sprong over het IJ' vastgestelde verbindingen. De inzet op de fietsmobiliteit vraagt om voldoende fietsparkeerplekken in de gebouwen, dit om te voorkomen dat de straten op den duur dichtslibben met geparkeerde fietsen. Het meest efficiënt is om het fietsparkeren collectief op te lossen op bouwblokniveau.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

- aanleg fijnmazig fietspaden netwerk;
- fietsparkeren vooral oplossen op bouwblokniveau.

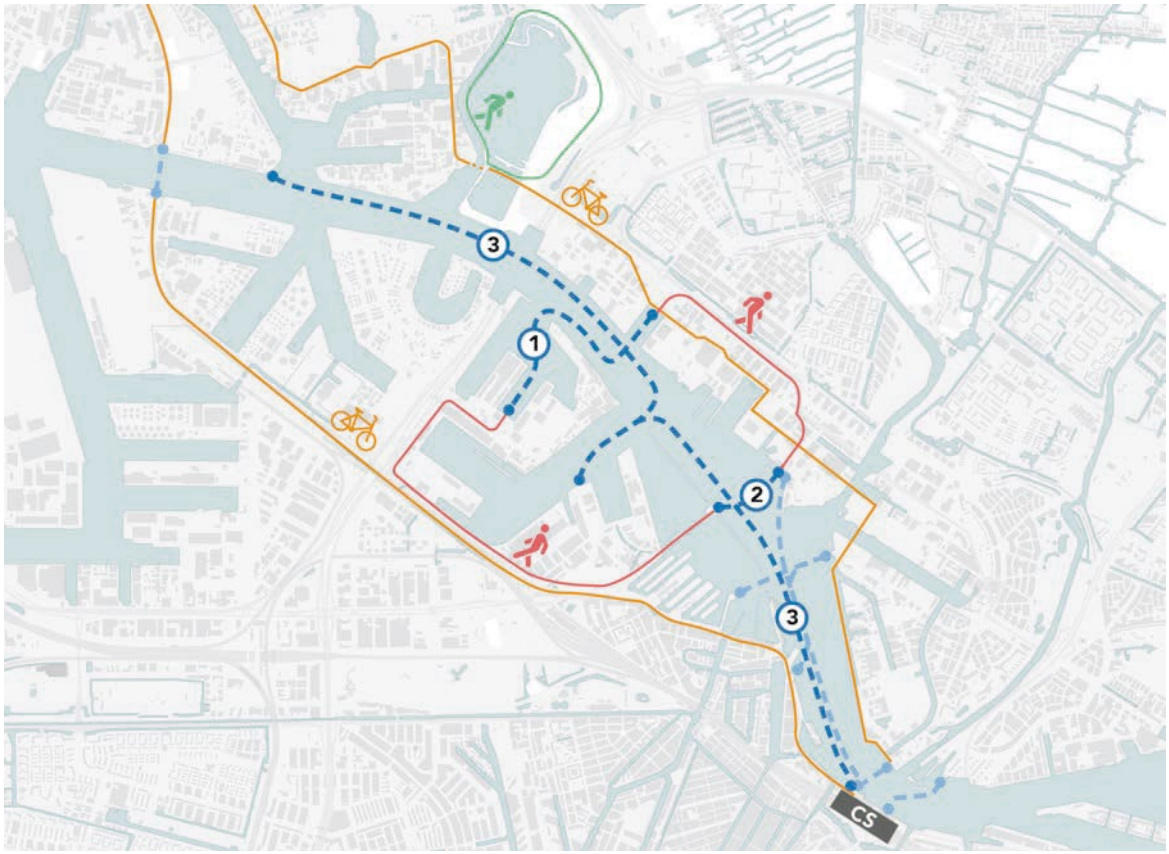
Concreet omvatten deze keuzes de volgende ingrepen:

- meerdere noord-zuid fietsverbindingen via Westerpark toevoegen;
- fietsroute via Sloterdijk Dorp verbeteren;
- fietsbruggen realiseren, zoals fietsbrug over het spooremplacement om het Westerpark en de Spaarndammerbuurt via het Zaanstraatemplacement te verbinden;
- fietsverbindingen maken van en naar Minervahaven;
- oversteek en fietsbruggen naar het gebied van de Coen- en Vlothaven toevoegen;
- fietsroute via de Spaarndammerbuurt verbeteren;
- de route vanaf Amsterdam CS, langs de Haarlemmer Houttuinen en het Westerpark, via Sloterdijk en Sportpark Spieringhorn naar de Brettenzone;
- de Dam tot Dam route: vanaf de Amsterdamse Dam, via de Noordelijke IJ-oevers en de Noordelijke IJ-plas naar de Zaanse Dam;
- drie veerverbindingen voor de fiets toevoegen: van het aan te leggen Haparandapark naar NDSM, van de Coen- en Vlothaven naar Cornelis Douwes terrein, van Zaandam via de Minervahaven naar Amsterdam CS.



Huidige hoofd- en plusnet fiets

Overzichtskaart met de verschillende 'rondjes' Haven-Stad die ontstaan door toevoeging van nieuwe veerverbindingen



Legenda

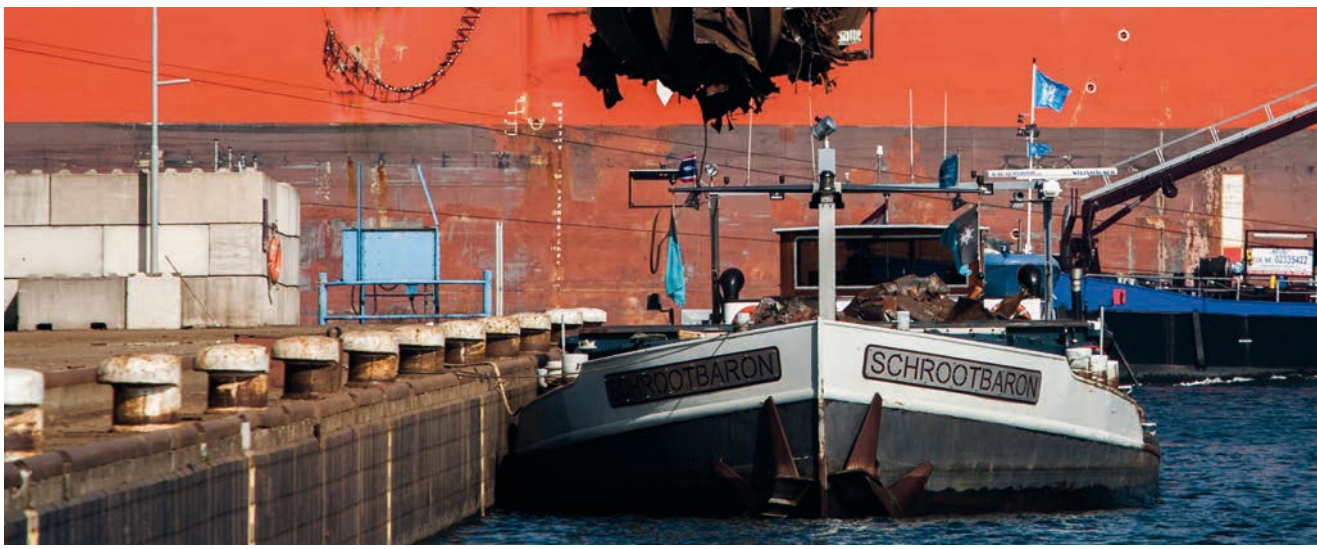
- Bestaande veerverbinding
- Voorgestelde veerverbinding
- Fietsrondje Haven-Stad (+/- 21 km)
- Wandelrondje Haven-Stad (+/- 9 km)
- Rondje Noorder IJ-plas

Rondje Haven-Stad

Om de fietsverbindingen tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Haven-Stad te optimaliseren zijn er drie verschillende veerverbindingen mogelijk. Naast de reeds bestaande veren van het Stenen Hoofd naar de NDSM/ Buiksloterham en van de Houthaven naar Buiksloterham wordt voorgesteld om in Haven-Stad nog drie veerverbindingen toe te voegen:

1. van de Coen- en Vlothaven naar Cornelis Douwes terrein;
2. van het Haparandapark naar NDSM;
3. van Zaandam via de Minervahaven naar Amsterdam CS.

Door de aanleg van deze nieuwe veerverbindingen ontstaat Rondje Haven-Stad. Een aantrekkelijke route voor fietsers en hardlopers.



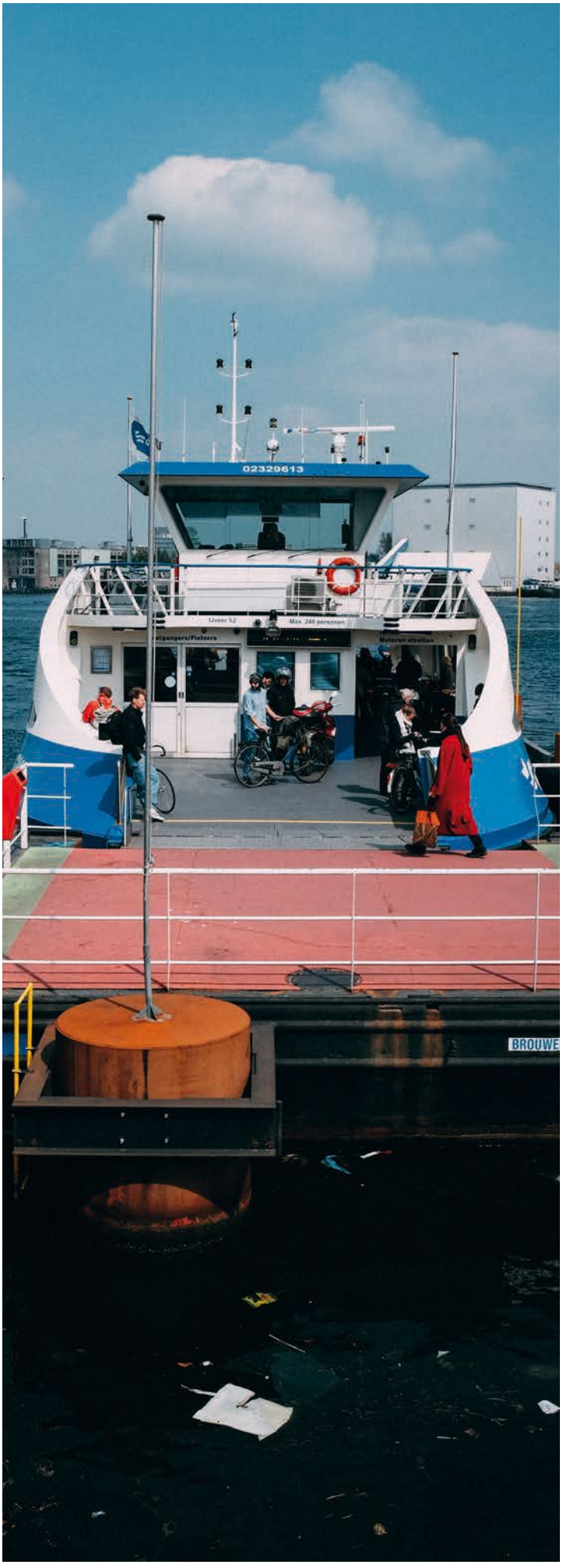
5.5 Vervoer over water

Water kan hier op allerlei niveaus onderdeel van het leef- en verblijfmilieu zijn. Daarnaast kunnen we water inzetten om de bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Vroeger werd het centrum van Amsterdam ook veel meer per boot benaderd. We zetten in op een goede bereikbaarheid voor privéboten, maar ook voor watertaxi's en ponten. Dit voorkomt dat we allerlei dure investeringen in bruggen moeten doen, die bovendien het karakter van dit gebied geweld aandoen. De boot kan prima als aanvulling dienen op het fiets- en voetgangersnetwerk. Dit speelt vooral bij het gebied van de Coen- en Vlothaven, maar ook de verbinding over het IJ met Noord mogen we niet vergeten. Verder willen we bevoorrading per boot in plaats van per auto stimuleren.

In het vervoer over water blijven de nautische activiteiten van het Havenbedrijf van groot belang. De nabijheid van water in combinatie met (haven) bedrijven is een karakteristiek kenmerk van Haven-Stad en geeft dit deel van de stad zelfs met hoge dichtheid een ander karakter dan het centrum met zijn grachten. Nautische activiteiten worden daarom waar mogelijk ingepast.

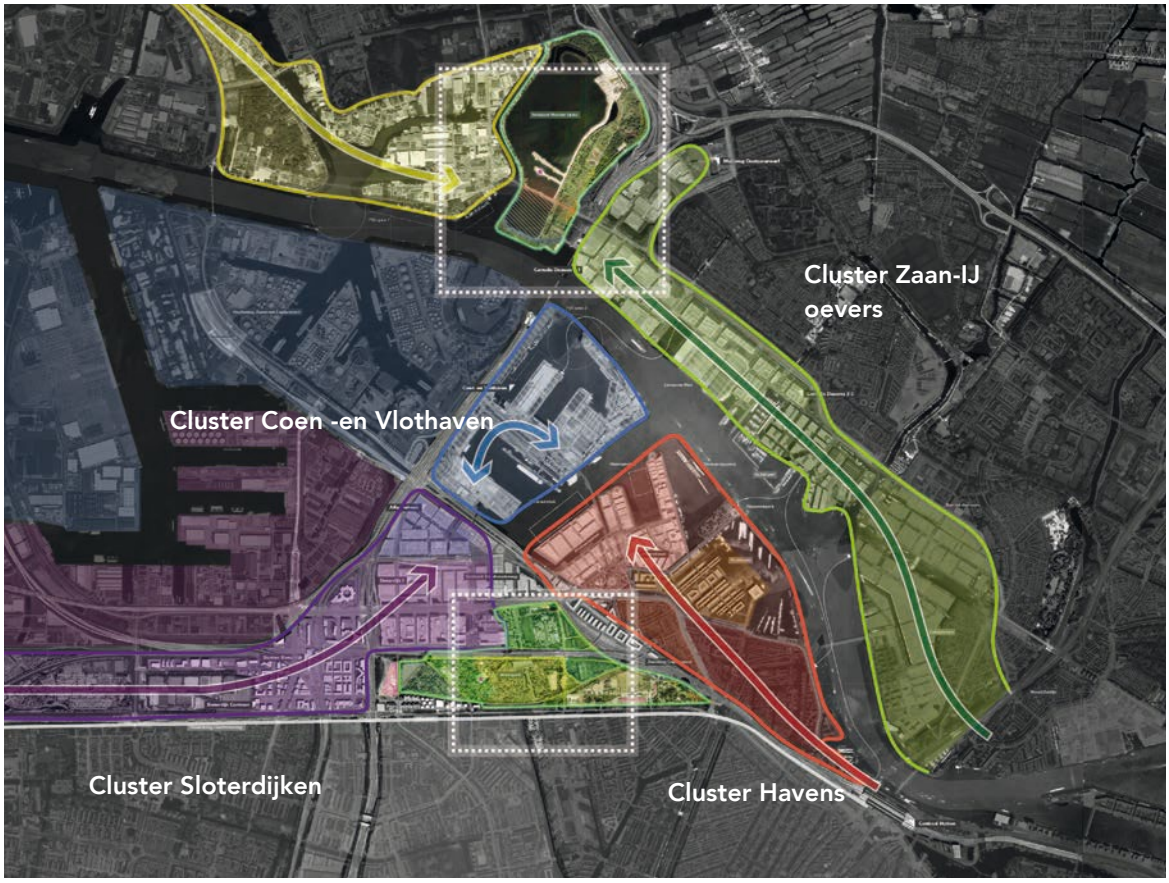
Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

- toevoegen bootverbindingen ter ondersteuning van fiets/voetnetwerk;
- toevoegen bootverbindingen naar Amsterdam CS en Noordelijke IJ-oever;
- waar mogelijk water benutten voor (OV-) vervoer.





Overzichtskaart met de vier clusters binnen Haven-Stad



Identiteiten Haven-Stad

Haven-Stad is een dusdanig groot gebied dat de deelgebieden van identiteit zullen verschillen. In het ene gebied voert water meer de boventoon, in het andere gebied het groen, de hoogstedelijkheid of het industriële karakter. Vanwege de (historische) ligging is het gebied in te delen in vier clusters.

Cluster Zuidelijke IJ-oevers

Dit cluster met onder andere de Minervahaven, is direct verbonden met het hoogstedelijk gebied van de Houthavens, de Spaarndammerbuurt en het Westerdok. Het heeft daarmee een directe link met de binnenstad. Kenmerken van watergebonden bedrijvigheid zijn, en blijven, hier nog volop aanwezig. Uniek aan dit cluster is de menging van bijvoorbeeld duwbakken met nieuwe woningen. Historisch kenmerk zijn de diepere insteekhavens.

Cluster Sloterdijk-Centrum

Dit cluster omvat de deelgebieden Sloterdijk-Centrum, Alfadriehoek en Sloterdijk I. Dezegebieden zijn niet direct verbonden met het IJ, maar zijn meer gericht op het Westerpark. In het hart van Sloterdijk-Centrum ligt een intercitystation dat vanuit de verte al zichtbaar is vanwege het hoogbouwcluster dat hier gerealiseerd wordt.

Cluster Coen- en Vlothaven

Dit cluster is een schiereiland dat verbonden is aan de Ring A10. Het heeft geen directe verbindingen met de andere clusters omdat het omgeven is door water. Dit unieke kenmerk kan in de toekomst verder benadrukt worden.

Cluster Zaan-IJ-oevers

Dit grote cluster wordt gekenmerkt door werven en ligt langs de volledige lengte van de Noordelijke IJ-oever. Het ligt tussen de oever van het IJ en de tuindorpen. Zijkanalen en havenbekkens loodrecht op het IJ kenmerken dit cluster.

6 Identiteit: water, stoer en stedelijk

6.1 Doelstellingen

Veel wijken in Amsterdam, oud of nieuw, hebben een uitgesproken identiteit. Amsterdam-Noord, de Jordaan, het Oostelijk Havengebied en IJburg zijn hier voorbeelden van. Identiteit is niet maakbaar, maar ontstaat door de voortdurende wisselwerking tussen de kenmerken van een gebied en de gebruikers. Haven-Stad heeft alles om een eigen, specifieke identiteit te ontwikkelen. Dit heeft vooral te maken met de bijzondere ruimtelijke kenmerken: de ligging aan het IJ, de aanwezigheid van de haven met zijn eigen ruwe authenticiteit en de hoge dichtheid die we hier willen realiseren volgens een eigen bebouwingstypologie. Met deze kenmerken: water, stoer en stedelijk willen we de basis leggen voor woon-werkgebieden die zich onderscheiden van andere delen van Amsterdam.

Haven-Stad bestaat uit vier samenhangende clusters

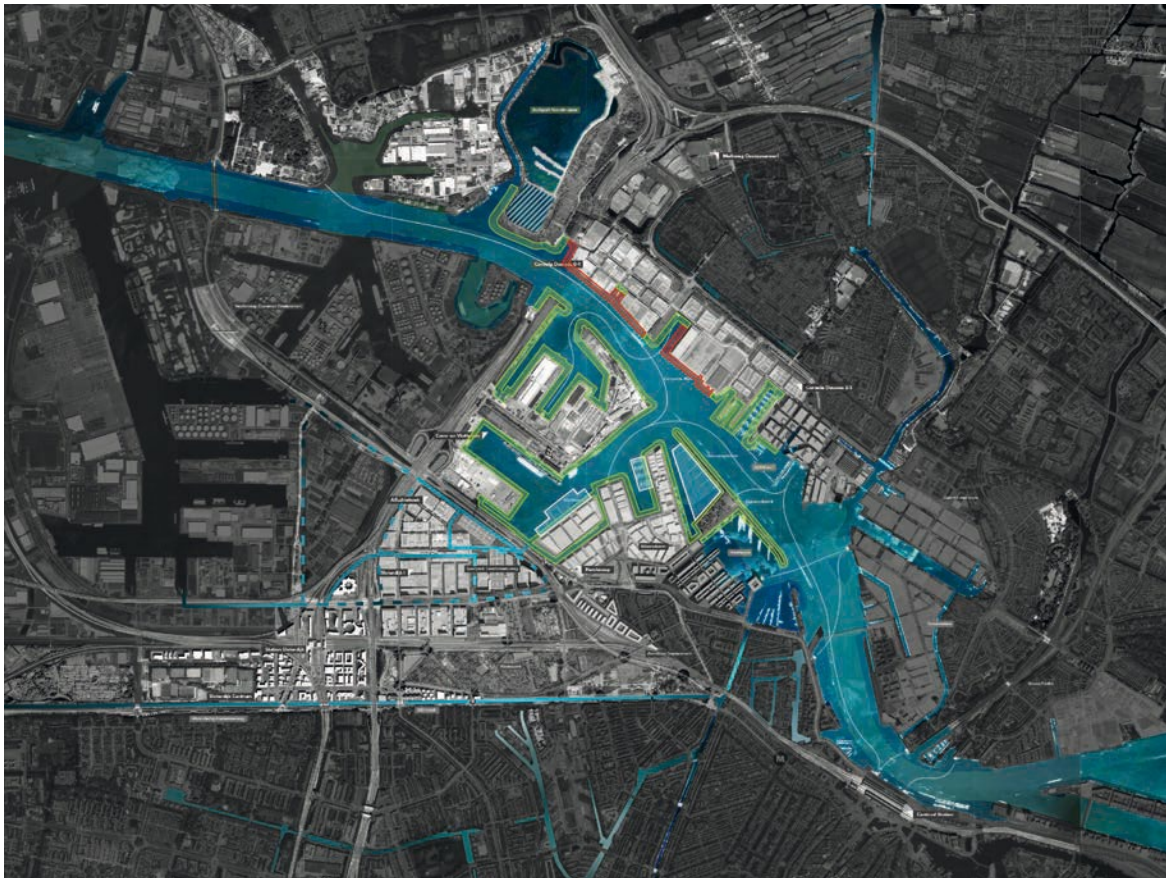
De doelstellingen die we hierbij hanteren zijn:

- versterken van het waternetwerk;
- realiseren van een hoge dichtheid en eigen bebouwingstypologie;
- behouden van het stoere karakter van het gebied;
- realiseren van ‘specials’.



Stoere industriële gebouwen in de Coenhaven

Overzichtskaart van het water in Haven-Stad



 Openbare oevers

 Private oevers

 Nautisch programma

 Veerverbindingen

Water: drie schaalniveau's

1. Het IJ

Het IJ is het grootste en breedste water in het gebied en geeft een duidelijke identiteit aan Haven-Stad. Het is een intensief gebruikte vaarroute waaraan de Minervahaven, de Coen- en Vlothaven en het Cornelis Douwesterrein liggen.
Het IJ blijft ook in de toekomst een breed en herkenbaar vaarwater, dat is tenslotte het unieke aan Haven-Stad. Aan weerszijden van het water worden woningen gerealiseerd waardoor het water niet alleen gebruikt wordt door schepen, maar ook als decor dient voor de mensen die hier wonen.

2. Havenbekkens

Ook de havenbekkens zijn bepalend voor de wateridentiteit van Haven-Stad. Het is een schaalniveau lager dan het IJ, omdat hier minder doorgaand scheepverkeer is, maar vooral geladen en gelost wordt. Een aantal van deze havenbekkens is inmiddels buiten gebruik. Daar waar de watergerelateerde bedrijvigheid vertrokken is, is ruimte voor nieuwe functies en openbare oevers.

3. Singels en grachten

Het derde en laagste schaalniveau voor wat betreft het water zijn de singels en grachten die binnen de plangebieden liggen. Deze singels en grachten zorgen voor een goede afvoer van het regen- en grondwater, maar ook voor een herkenbare identiteit van de gebieden, zoals Sloterdijk I en Sloterdijk Centrum, die niet direct met het IJ verbonden zijn.
Naast de reeds bestaande Haarlemmervaart en de singel langs de Klaprozenweg, wordt een nieuwe gracht aangelegd in de Transformatorweg. Deze gracht levert een belangrijke bijdrage aan de oplossing van het regenwaterprobleem in Sloterdijk I.

6.2 Water

Water is op veel plekken in Haven-Stad voelbaar en zichtbaar. Met de ontwikkeling van Haven-Stad willen we dit nóg duidelijker aanzetten omdat water, de beroepsvaart en de stoere industriële gebouwen belangrijke onderdelen vormen van de identiteit van Haven-Stad.

Nu is het water op veel plekken exclusief voor de watergebonden bedrijven. Openbare oevers langs het IJ vormen het uitgangspunt, waar kwalitatief hoogwaardige ontmoetingsplekken in de openbare ruimte ontstaan. Eigenlijk kan morgen al begonnen worden om het water beter toegankelijk te maken voor bewoners van de bestaande woonwijken, dit door de aanleg van meer en goede fiets- en voetpaden van de woonwijken naar de bedrijventerreinen en de oevers van het IJ.

Dit zal echter niet overal het geval zijn. We maken in Haven-Stad duidelijke keuzes: er wordt een mix van openbare en private oevers gerealiseerd. Hierdoor blijft er ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en laden en lossen. Voor alle oevers waar geen havengebonden bedrijfsactiviteiten plaatsvinden is het uitgangspunt dat deze openbaar zijn. Dat is wat Haven-Stad uniek maakt ten opzichte van andere plekken in Amsterdam.

De strategische keuze op Haven-Stadniveau is:

- het inzetten van water als identiteitsdrager voor nieuwe woon-werkmilieus.

Enquête bewoners studiegebied ZaanIJ

Uit studie "Economisch-ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers. Bouwstenen voor een Ontwikkelstrategie (2017, Buiten, Must, UrbanXchange):

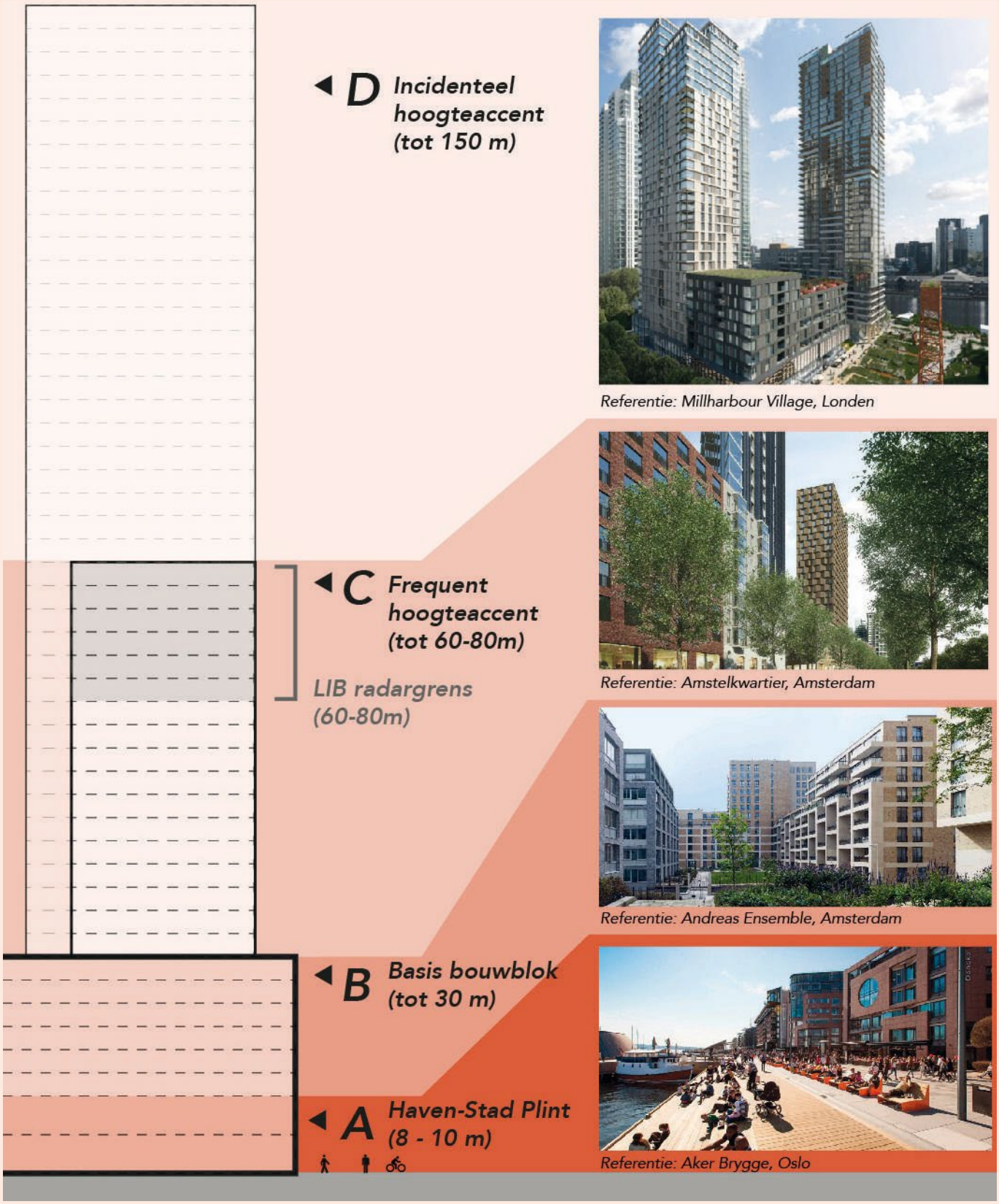
Behoefte aan betere verbindingen naar IJ-oevers en recreatieve voorzieningen.
In de enquête die in het kader van de studie is afgenomen geven veel bewoners van de woonwijken grenzend aan ZaanIJ, aan dat zij behoefte hebben aan een betere verbinding met het plangebied. Zo geeft 84% van de respondenten aan behoefte te hebben aan betere verbindingen naar de noordelijke IJ-oevers; 68% van hen geeft hierbij de voorkeur aan betere fietsverbindingen (boven OV-, auto- of voetgangersverbindingen).

Ook geven veel omwonenden aan dat zij gebruik zouden maken van recreatieve voorzieningen in het plangebied; 82% ziet graag horeca aan de oevers van het IJ/Noordzeekanaal, en 80% zou gebruik maken van een wandelpromenade als die langs delen van de oever wordt gerealiseerd. De huidige voorzieningen worden maar weinig gebruikt door omwonenden; zo zegt 2% van de Zaanse respondenten en 25% van de Amsterdamse respondenten wel eens het Keerkringpark aan de IJ-oever van Cornelis Douwes te bezoeken.



Het water aan de noordzijde van het IJ is een afwisseling tussen private- en openbare oevers. Op deze luchtfoto is Shipdock en het Keerkringpark goed te zien

Bebouwingstypologie



Referentie: Millharbour Village, Londen

Referentie: Amstelkwartier, Amsterdam

Referentie: Andreas Ensemble, Amsterdam

Referentie: Aker Brygge, Oslo

In Haven-Stad wordt een nieuw woon-werkmilieu geïntroduceerd. Dit woon-werkmilieu gaat uit van een basisplint van 8-10 meter waarin werkfuncties en de voorzieningen worden opgenomen. Boven deze plint is ruimte om te wonen en in bepaalde gevallen ook om te werken. Tot 30 meter wordt het een basisbouwblok zoals dat op veel plekken in Amsterdam voorkomt. Daarboven is er sprake van torens in verschillende hoogtes; tot 60 meter zijn per wijk meerdere hoogte-accenten mogelijk, daarboven gaat het om incidentele hoogteaccenten die vooral voorkomen rondom OV-knooppunten en op een aantal zorgvuldig gekozen plekken.

6.3 Stedelijk

Bebouwingstypologie

Uitgangspunt voor Haven-Stad is het bouwen in hoge dichtheid. Hoge dichtheid realiseren kan op veel verschillende manieren.
In Haven-Stad is gekozen voor een bebouwingstypologie waarin stedelijke bouwblokken gemengd worden met torens op strategische plekken. De reden hiervoor is dat er in Haven-Stad sprake is van een transformatie van bestaand stedelijk gebied met een aanwezig wegenpatroon dat moet blijven functioneren tijdens deze veranderingen. Een basisverkaveling van bouwblokken past het beste binnen de korrelgrootte van de huidige uitgegeven kavels en geeft bovendien de meeste kans op een rustige, geluidsluwe bebouwingszijde.

Basistypologie is het gesloten bouwblok met verschillende hoogteaccenten

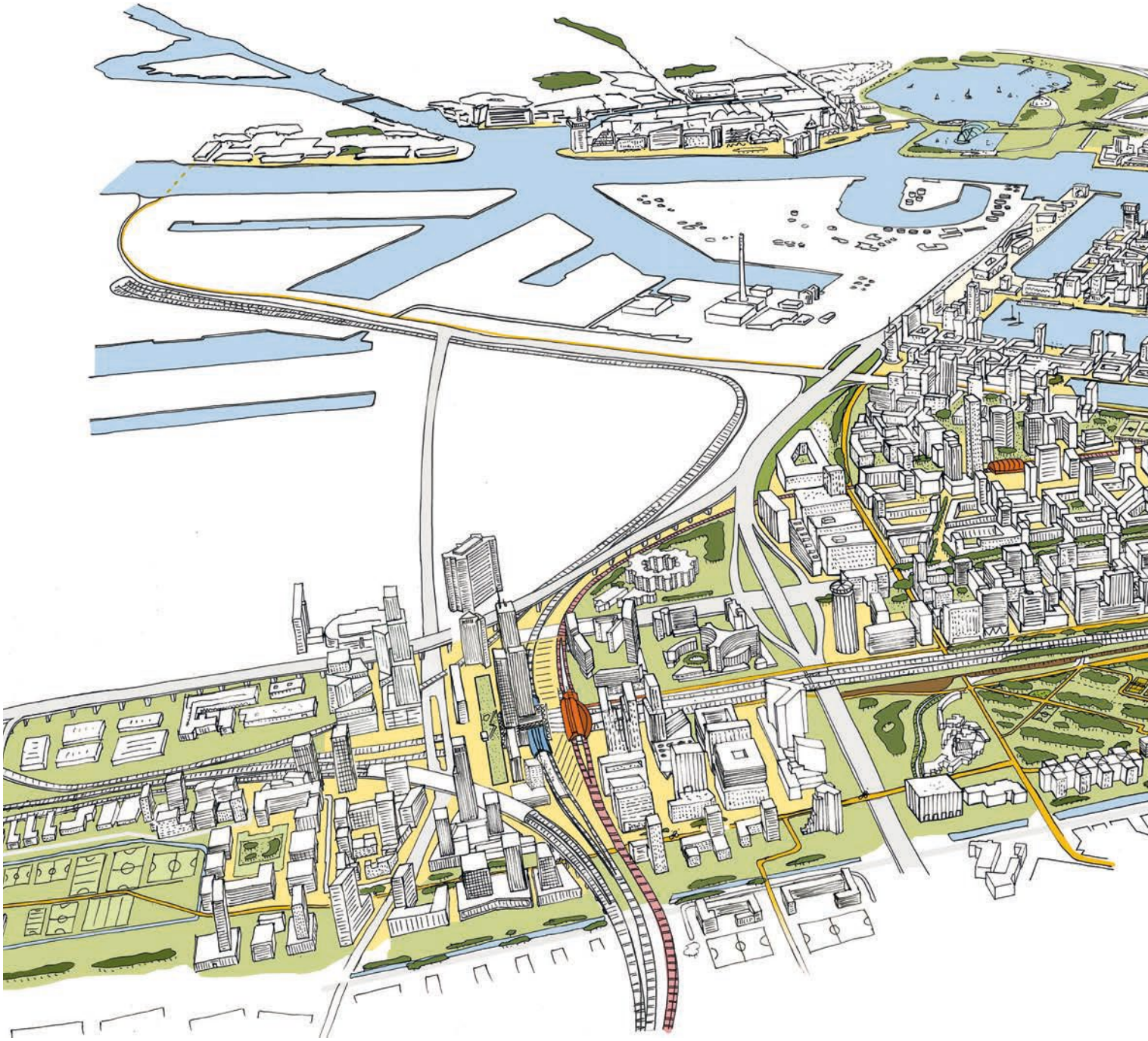
Daarnaast biedt deze structuur van gesloten bouwblokken de meeste mogelijkheden voor de vestiging van werkfuncties en stedelijke voorzieningen in de plint waarbij daarboven gewoond wordt.

Deze basistypologie van Haven-Stad is hiermee op te delen in vier zones:

- de plint van 8-10 meter waarin werkfuncties en de voorzieningen worden opgenomen;
- daarboven tot 30 meter ruimte om te wonen en in bepaalde gevallen ook om te werken. Tot 30 meter wordt het gesloten bouwblok zoveel mogelijk gevuld, rekening houdend met de bezonning van het binnengebied;
- tussen de 30 en 60 meter kunnen middelhoge torens worden gerealiseerd;
- boven de 60 meter zijn alleen incidentele hoogbouwaccenten mogelijk.

Deze typologie is het meest duidelijk herkenbaar langs de verbindende wegen in Haven-Stad. Deze verbindende wegen: Haarlemmerweg, Transformatorweg, Nieuwe Hemweg en Klaprozenweg zijn bij uitstek de plekken waar het gesloten bouwblok tot 30 meter kan worden uitgevuld met accenten tot 60 meter. Hierdoor ontstaat een stedelijke wand met een goede bezonning en een levendige plint.

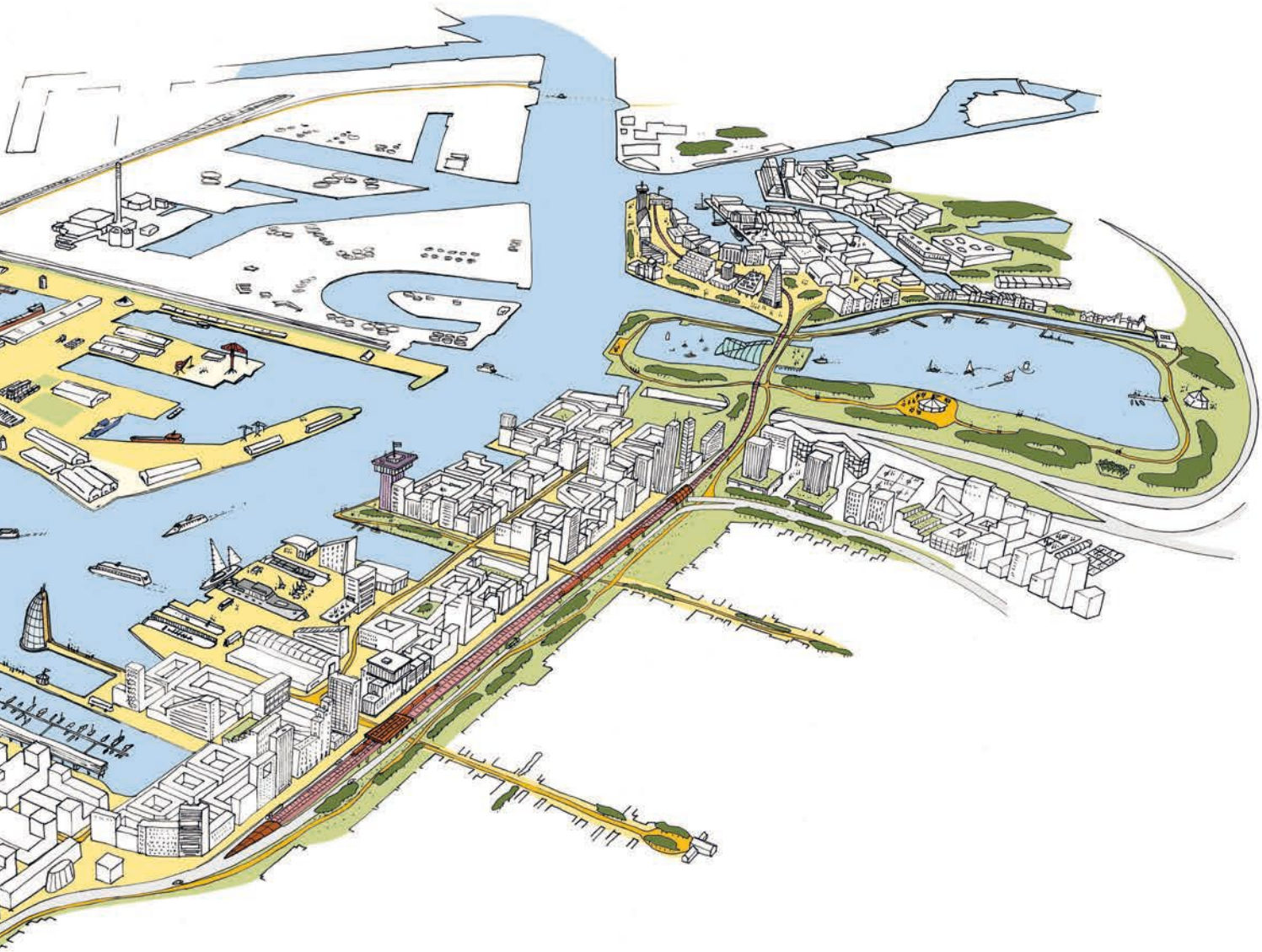
In Haven-Stad is géén sprake van een eenduidig soort architectuur, de herkenbaarheid ligt in de Haven-Stad typologie in samenhang met het raamwerk van water, groen en verbindende straten. Hierdoor is er ruimte voor differentiatie in programma en architectonische uitstraling. Dat is precies wat Haven-Stad nu ook al eigen maakt; een plek voor vrijdenkers in een stoer stedelijk gebied.





Een schetsmatige verbeelding van een toekomstbeeld van Haven-Stad, waarbij de Coen- en Vlothaven al getransformeerd is (gemeente Amsterdam in samenwerking met bureau MUST).





Een schetsmatige verbeelding van een toekomstbeeld van Haven-Stad, waarbij de Coen- en Vlothaven niet getransformeerd is (gemeente Amsterdam in samenwerking met bureau MUST).

Concentratie van hoogbouw rondom station Sloterdijk





Hoogbouw

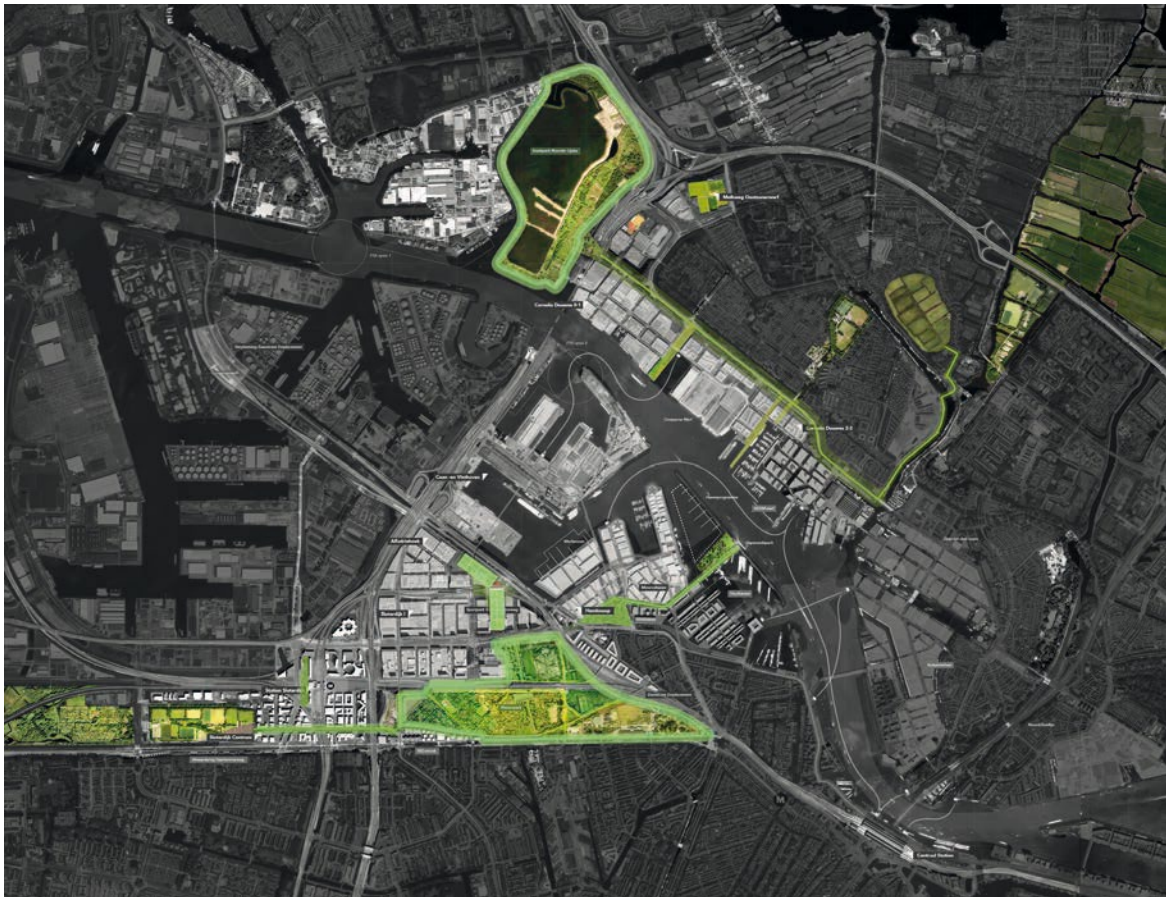
Amsterdam heeft hoogbouwbeleid, vastgesteld in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (februari 2011) en nader uitgewerkt in het boekje Hoogbouw in Amsterdam (mei 2011). Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de stad en tegelijk het openhouden van het landschap één van de doelen. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn bij de verdichting van de stad, maar is niet in alle gevallen even wenselijk. De Structuurvisie geeft aan in welke gebieden hoogbouw wordt gestimuleerd en in welke gebieden hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast en wanneer de impact van een hoogbouwplan op het stedelijk landschap onderzocht moet worden.

Exacte hoogbouwlocaties worden nu nog niet vastgelegd

De Structuurvisie geeft de maximale bouwhoogte aan in verschillende gebieden van de stad. Voor grote delen van Haven-Stad is dat op dit moment 30 meter. Bij overschrijding van de gestelde bouwhoogte is een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap verplicht via een Hoogbouweffectrapportage (HER).

In de Structuurvisie is echter niet uitgegaan van de grootschalige verdichtingsopgave die nu in Amsterdam voorligt. De groei van de stad gaat namelijk sneller dan in 2011 voorzien was. Voor een aantal groei- of verdichtingsgebieden, waaronder Haven-Stad, moet het ruimtelijk beleid daarom ten aanzien van hoogbouw nog geformuleerd worden.
Een integraal plan met de beoogde bouwhoogtes voor heel Haven-Stad voorkomt dat per bouwaanvraag telkens weer een aparte onderbouwing voor de overschrijding van de 30 meter bouwhoogte moet worden geschreven.
Dit vraagt om een vervolgonderzoek op basis waarvan het hoogbouwbeleid kan worden aangevuld dan wel voor specifieke delen aangepast.

Overzichtskaart met van het groen in Haven-Stad



 Stadspark

 Wijkpark

 Sportpark

 Groene 'corridor'

Groen: vier schaalniveaus

Twee grote stadsparken

In Haven-Stad ligt aan de zuidkant het Westerpark. De Westergasfabriek en de bijbehorende evenementen maken het park zeer populair in Amsterdam. Aan de noordkant van het IJ is een nog nauwelijks bekende evenknie met grote potenties: de Noorder-IJplas. Beide parken zijn strategisch gelegen, ze verbinden wijken met elkaar. Bovendien verbinden ze het centrummilieu met de gebieden eromheen. Het Westerpark is de schakel tussen Bos en Lommer en de Spaarndammerbuurt en Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I. De Noorder-IJplas is de groene schakel tussen Zaanstad en de ontwikkeling van de Noordelijk IJ-oevers.
Deze twee stadsparken spelen een essentiële rol in Haven-Stad.

Eén wijkpark per deelgebied

Elk deelgebied zal ook een eigen park ontwikkelen. Deze wijkparken zullen een flink formaat hebben, maar kleiner zijn dan de stadsparken. In gebruik en inrichting richten ze zich vooral op de buurtbewoners.

Voor de deelgebieden willen we zowel nieuwe parken aanleggen (zoals het Harapandapark), als voortborduren op de al ingezette vergroening (zoals het Keerkringpark). Het tuinpark Zonnehoek zal op lange termijn transformeren tot een publiek toegankelijk (tuin)park. De huidige gebruikers zullen hier tijdig bij betrokken worden.

Buurtgroen op uitgeefbare kavels

Binnen de deelgebieden kunnen we de groenstructuur verder invullen. Tussen de uitgeefbare kavels moet ruimte beschikbaar zijn voor buurtgroen. Deze kunnen we privatiseren, maar ze kunnen ook openbaar zijn. De grootte van deze groene eenheden is afhankelijk van de omvang van de kavels.

Privé groen

Geveltuinen, daktuinen en andere mogelijkheden voor duurzame, klimaatbestendige maatregelen in de directe omgeving van de woning dragen ook bij aan een groene uitstraling.

Versterken en uitbreiden van het groennetwerk
Hoge bebouwingsdichtheid vraagt tevens om voldoende ruimte voor groen. Dit is een krachtige vestigingsfactor voor bedrijven en bewoners. Dat blijkt ook uit onderzoek naar de stadsparken in Amsterdam; ze worden steeds intensiever gebruikt.

Groen is daarom een belangrijk onderdeel in de herkenbare stedelijke identiteit van Haven-Stad. Naast het al bestaande Westerpark zullen er nieuwe parken worden toegevoegd. Deze parken vormen de schakels tussen Haven-Stad en het buitengebied, de groene scheggen. Hierdoor kan men vanuit het woongebied gemakkelijk, via de buurtparken, het buitengebied bereiken. Hieronder staan de herkenbare parken in Haven-Stad.

Het Westerpark is al een belangrijk park in Amsterdam, maar zal ook een belangrijke functie krijgen als één van de centrale groene plekken in Haven-Stad. Om te kunnen voldoen aan de behoefte van de grote hoeveelheid nieuwe bewoners moet het park wel een kwaliteitsslag maken. Door de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid te verbeteren, kunnen we het gebruik optimaliseren. Dat betekent dat de losse elementen zoals het Westergasfabriekterrein, de Westergasfabriek, de begraafplaats, de volkstuinen en het speelterrein het Woeste Westen beter met elkaar verbonden moeten worden door onder andere nieuwe fietsroutes.

Westerpark en Noorder IJ-plas zijn de twee groene schakels tussen deelgebieden

De Noorder IJ-plas aan de noordkant van het IJ is een voor velen nu nog onbekend terrein. Het is moeilijk bereikbaar omdat er nog weinig routes naar toe leiden. Het gebied heeft veel potentie om uit te groeien tot een stadspark dat onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur.

In het Cornelis Douwesgebied ligt het Keerkringpark, een op dit moment nauwelijks gebruikt park. Door middel van een kwaliteitsslag en het toevoegen van een (kleinschalige) stedelijk programma wordt het gebruik van dit park vergroot. Ook wordt de stedenbouwkundige as (Zonneplein tot aan de kade) doorgetrokken tot aan de kade, met een oversteek over de Cornelis Douwesweg. De ambitie is hiermee het dorpse karakter aan de noordzijde van de Cornelis Douwesweg goed aan te sluiten op de hogere bebouwingsdichtheden die richting de kade nodig zijn. Het doortrekken van deze bestaande stedelijke as werkt dan als een caleidoscoop voor de verschillende typen buurten van dorps naar stedelijk en dient ook als langzaamverkeer verbinding.

In de Minervahaven wordt een nieuw park toegevoegd: het Haparandapark. Dit park wordt aangelegd op de kop van de Haparandadam en geeft een breed uitzicht op het IJ en de daarbij behorende scheepvaart. Het is een indrukwekkende plek waar stad en haven samenkomen.

De sportparken langs de Transformatorweg als uitloper van het Groot Westerpark vormen de groene inrichting langs de Alfadriehoek.

In Sloterdijk-Centrum wordt langs de Haarlemmervaart en de Arlandaweg een herkenbare groene schakel gerealiseerd die verbonden is met het groene Orlyplein. Het Orlyplein is het voorbeeld van een stedelijke ontmoetingsplek waar groen en stad samengaan.

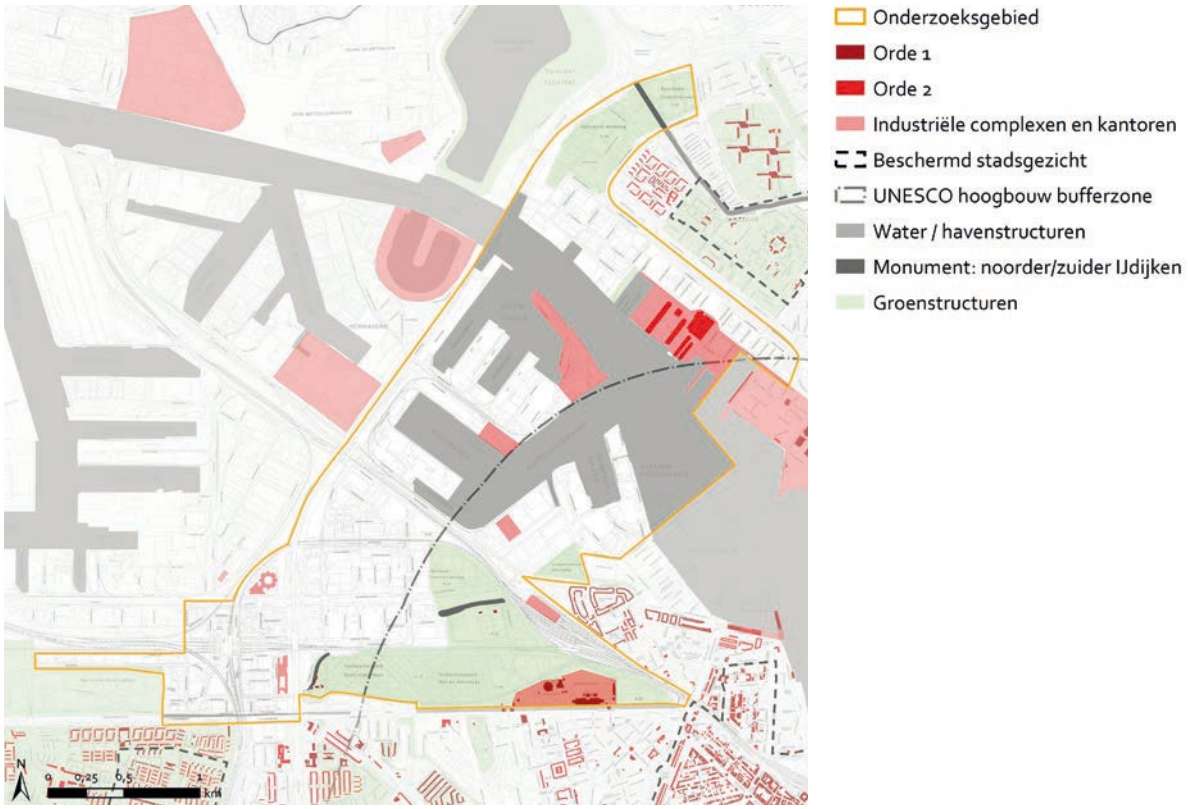
Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

- het introduceren van een typisch Haven-Stad woon-werkmilieu;
- hoogbouw op strategische plekken;
- verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van het Westerpark;
- het ontwikkelen van de Noorder IJ-plas tot bereikbaar en volwaardig stadspark;
- per deelgebied een wijkpark.



Het Westerpark is één van de twee stadsparken in Haven-Stad

Bovengrondse cultuurhistorische waardenkaart Haven-Stad (Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam)



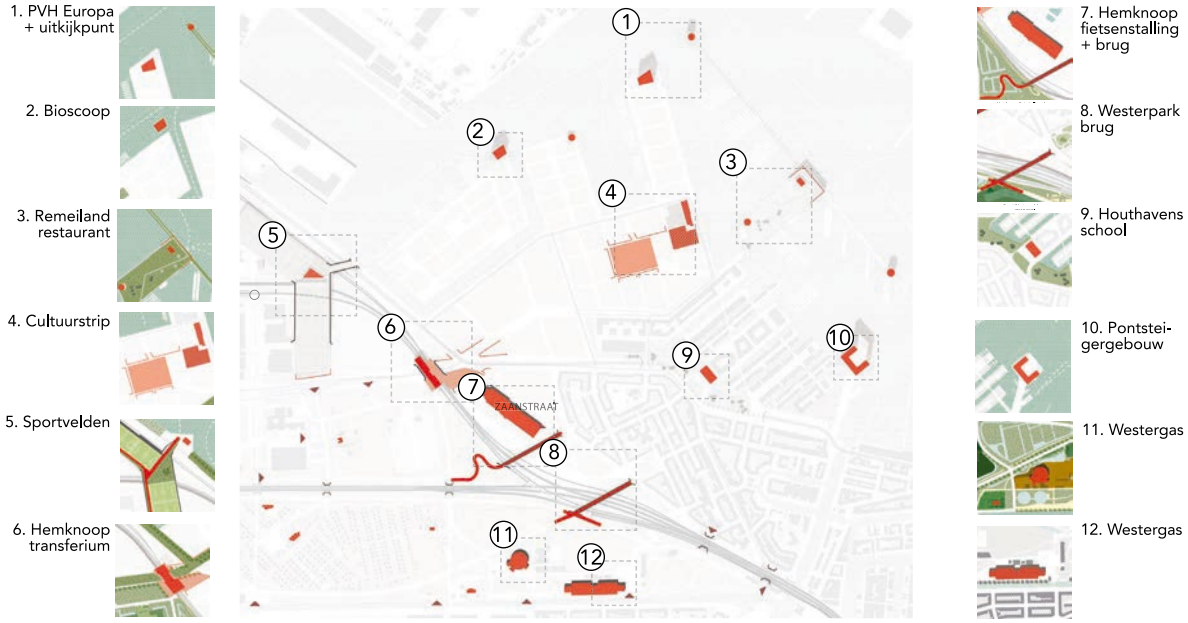
Bijzondere plekken aan het IJ

Specials in Haven-Stad liggen op plekken die zich onderscheiden door bijzondere ligging, unieke uitzicht, een programma dat zich onderscheid van de rest van de omgeving en daarmee veel mensen aantrekt. Deze specials liggen op plekken waar reuring is, gekoppeld aan entrees van bedrijven, en veelgebruikte routes en op plekken waar het IJ over een grote lengte zichtbaar is. Het gaat om kenmerkende architectuur, om bijzondere functies en om belangrijke openbare plekken. Voorbeelden hiervan zijn de kop van de Noorder IJ-plas, het cultuurcluster met theater Amsterdam in de Minervahaven, het nieuwe Haparandapark met evenementen etc.

Cultuurhistorische elementen

De Westergasfabriek en de Haarlemmertrekvaart zijn duidelijk herkenbare cultuurhistorische elementen, maar ook de verschillende soorten insteekhavens, pieren en kades blijven herkenbaar. In de toekomst worden niet alle kades hetzelfde, er is juist onderscheid tussen kades waar geladen en gelost wordt en kades met scheepshellingen. Deze kunnen worden vormgegeven als langzaam verkeerboulevards, groene oevers of juist oevers die privé blijven zodat er nog steeds industriële werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.

Overzichtskaart met de 'ankers' in de Minervahaven: de enscenering van bijzondere plekken en gebouwen (Gebiedsuitwerking Hemknoop i.s.m. ZUS)



6.4 Stoer

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische elementen in Haven-Stad willen we optimaal benutten. Deze geven het gebied extra zeggingskracht. Natuurlijk is het IJ één van de belangrijke onderdelen in de geschiedenis van Haven-Stad. Het IJ is essentieel in de ontwikkeling van Amsterdam tot bloeiende en toonaangevende hoofdstad van Nederland. De sleutel van het succes van de toekomstige wijken langs het IJ, ligt besloten in de historische herkenbaarheid, en de ruimtelijke karakteristieken. Denk hierbij aan water, ruimte met weidse uitzichten, de spannende belofte van de vaarroute die naar onbekende gebieden voorbij de horizon gaat, de grillige, stoere oevers die de illustere havengeschiedenis vertellen, industrie, kranen, dokken, scheepsbouw, handel en dynamiek. Maar ook: het pre-stedelijke landschap en de bebouwing die herinneren aan de vroegste bewoningsgeschiedenis van de stad en haar weerbarstige relatie met het water. Gevolgd door de 19e en 20e -eeuwse verstedelijking met de bouw van vooruitstrevende fabriekscomplexen, volkshuisvesting en groenvoorzieningen.

Concreet gaat het hierbij om:

- het herkenbaar houden van de ruige karakteristieken van de IJpolders. Het gaat dan om de vorm van de scheepswerven, insteekkanalen en verschillende soorten insteekhavens, pieren en kades. Karakteristieke identiteitsdragers zoals dammen, pieren, bolders, hoge kades dragen bij aan de herkenbaar historische identiteit;
- integraal behoud en versterking van de pre-stedelijke (restanten van de) IJ- en Zeedijken, kleinschalige bebouwing en het aangrenzende pre-stedelijk veenweidelandschap, zoals de Spaandammerdijk en Sloterdijk-dorp;
- behoud van de Haarlemmertrekvaart met bijbehorende werken;
- behoud en versterking van het tracé van de eerste spoorlijn van Nederland (spoortalud is nu het Brettenpad);
- expliciet aandacht voor de ruimtelijke relatie met cultuurhistorische waarden en karakteristieken van de omliggende gebieden zoals de Spaarndammerbuurt, tuindorp Oostzaan en de NDSM-werf.

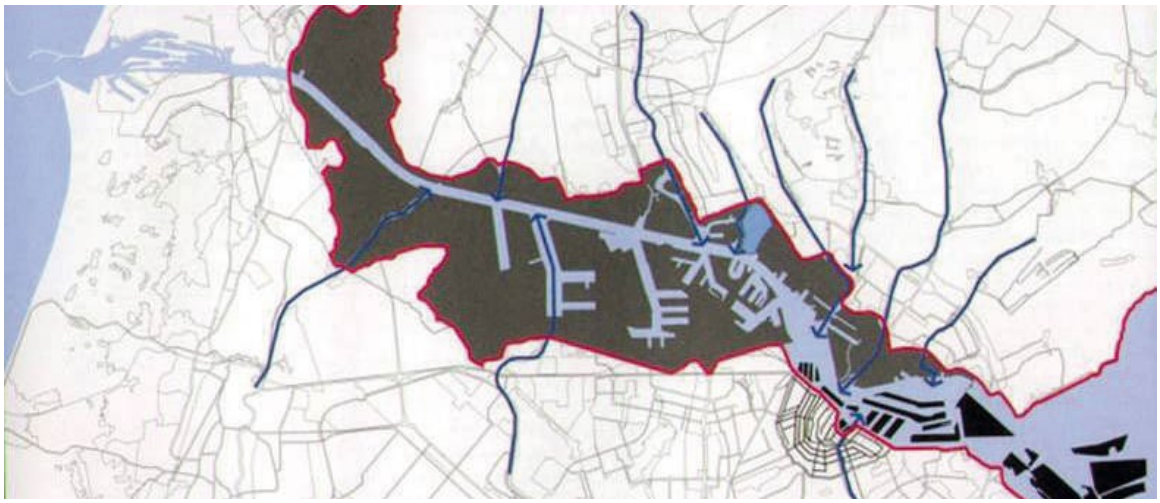
Specials

Bij de waterfrontontwikkeling aan de IJ-oevers is vanaf de jaren '90 bewust ingezet op de ontwikkeling van nieuwe grote publiekstrekkers, zodat bewoners en bezoekers van de stad het IJ herontdekken. Deze strategie is zeer succesvol, gelet op de vele nieuwe 'Ankers in het IJ': het Muziekgebouw, het Paleis van Justitie aan het IJdok, het EYE Filmmuseum, de NDSM-werf, de Tolhuistuin, de nieuwe Openbare Bibliotheek en het Conservatorium aan het Oosterdok.

In Haven-Stad zetten we deze strategie met openbare plekken voort. Hier kan een stedelijk programma van evenementen, (water)sport, horeca en culturele voorzieningen ervoor zorgen dat het gebied aantrekkelijk wordt. Naast deze openbare plekken is er ook ruimte voor kenmerkende gebouwen met een openbare functie. Door deze openbare plekken en bijzondere gebouwen krijgt Haven-Stad een nieuwe identiteit met eigen Ankers aan het IJ.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

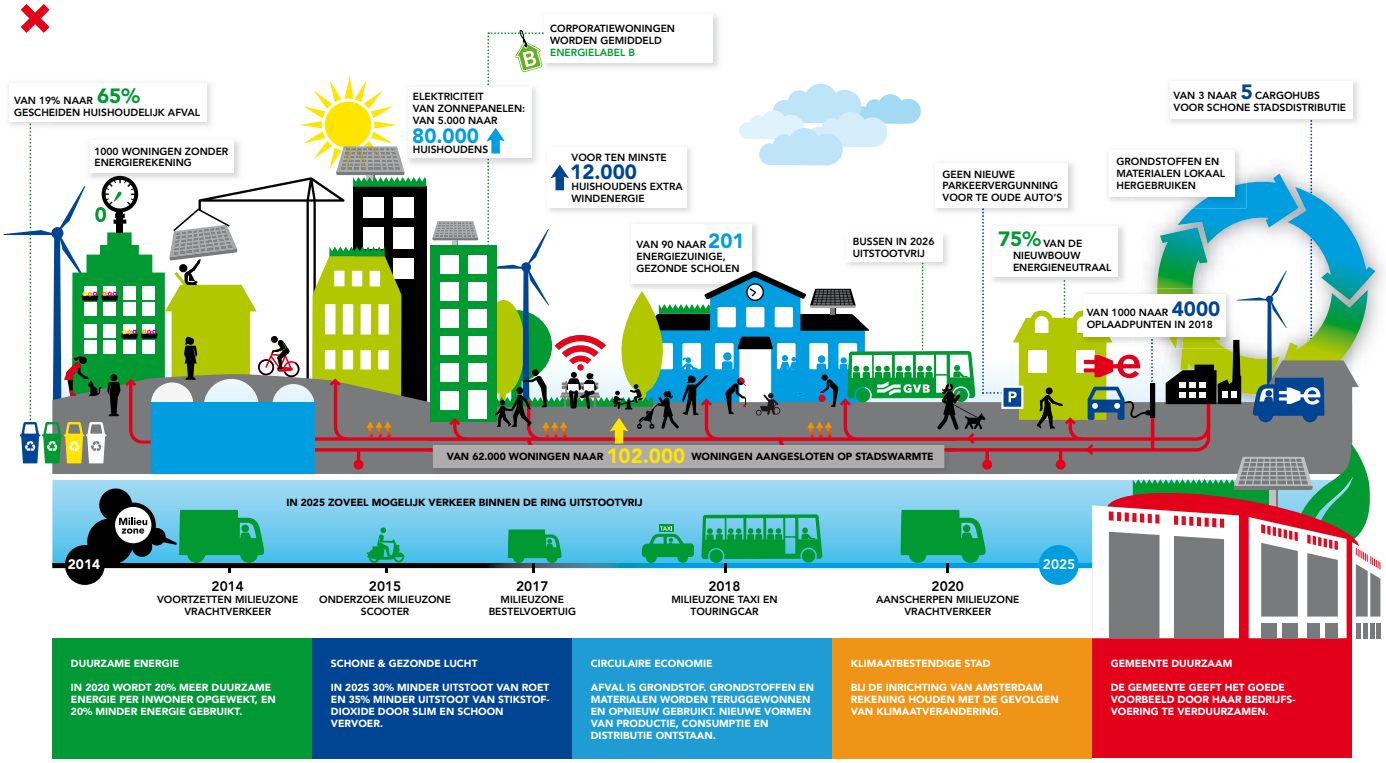
- zorgvuldige omgang met de waardevolle cultuurhistorische complexen, elementen en structuren waar mogelijk gebruiken voor de ontwikkeling van Specials;
- het aantrekkelijk maken van het gebied met bijzondere gebouwen en bijzondere functies.



Noordzeekanaal met zijkanalen, insteekhavens, haveneilanden en nieuwe wooneilanden. In rood de contour van de Noorder en Zuider IJ- en Zeedijken. (Projectbureau Noordwaarts, 2003. gemeente Amsterdam)

Gemeente Amsterdam

Duurzaam Amsterdam



Kijk op amsterdam.nl/duurzaam

7 Duurzaamheid: slagkracht door schaalgrootte

7.1 Doelstellingen

De ontwikkeling van Haven-Stad betekent een ‘update’ van het gebied en een kans om te verduurzamen op grote onderwerpen als energie, water, grondstoffen en schone lucht. Gebouwen worden vernieuwd of nieuw gebouwd, openbare ruimte aangepast en infrastructuren voor water, energie en afval gemoderniseerd. Onze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid zijn ambitieus: Haven-Stad wordt dé duurzame stad van morgen.

De doelstellingen die gehanteerd worden zijn:

1. duurzame energie: per direct 75% CO2-reductie t.o.v.2016, 85 tot 100% in 2050;
2. uitstootvrije mobiliteit in 2029;
3. waterbestendige wijken: per direct verbetering van waterberging in het gebied;
4. grondstoffen: 50% hergebruik in openbare ruimte en gebouwen in 2029, en 100% in 2050;
5. grondstoffen: per direct 65% scheiding van het huishoudelijke afval, en 100% in 2050.

Belangrijk is dat de opgaven en niet de oplossingen centraal staan in de ontwikkeling van Haven-Stad, want het tempo van vernieuwing is hoog. De markt, wetgeving, technologie en het maatschappelijk speelveld zijn voortdurend in beweging. In de ontwikkelstrategie houden we hier rekening mee. Met de voorgestelde maatregelen en de technologische stand van zaken medio 2017 kunnende korte termijn doelstellingen niet gehaald worden. Daarom zullen voortdurend en in samenwerking met alle partijen mogelijke oplossingen en kansen monitoren.

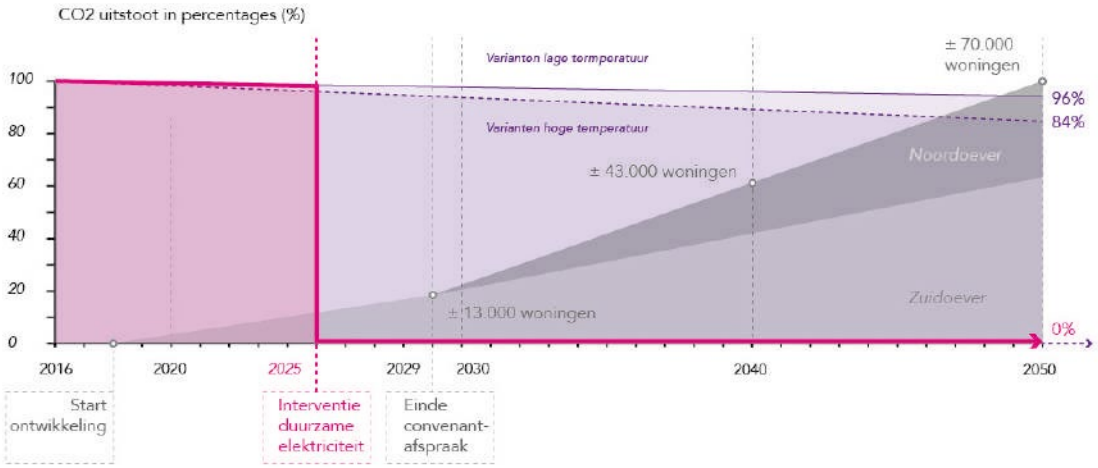
De uitgangspositie van Haven-Stad is hierbij goed te noemen. Schaalgrootte en ligging maken dat hier voldoende ‘markt’ is om technische innovaties en nieuwe diensten in praktijk te brengen. Ook het feit dat duurzame energiebronnen, zoals het Afvalenergiebedrijf en de warmte en koude uit het water van het IJ, op steenworp afstand liggen en steeds meer bedrijven in het havengebied bezig zijn met de circulaire economie, zien we als een gunstige voorwaarde om in Haven-Stad voorop te lopen met duurzaamheid.

7.2 Aanpak

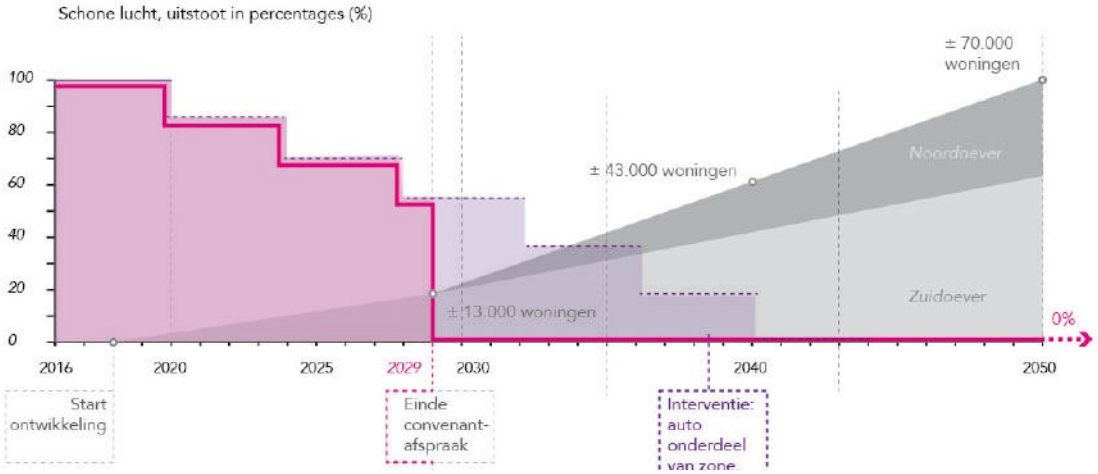
Duurzaamheid in Haven-Stad is het creëren van een speelveld waarin schaal en flexibiliteit samengaan. Voor elk van de duurzaamheidsthema’s is, vanwege de inhoudelijke verschillen, een aparte benadering nodig.

- Duurzame energie bestaat uit twee samenhangende opgaven: duurzame warmte/koude en duurzame elektriciteit. Voor duurzame warmte gaat het om innovatieve aanbestedingsprocedures en concessies met ruimte voor innovatie. Dit is het traject voor het agenderen van onderwerpen als: keuzevrijheid in type energiecontracten, uitwisselen van energie tussen gebouw en systeem en het mogelijk maken om lokale bronnen te koppelen.
- Voor schone lucht wordt Haven-Stad in stappen onderdeel van de bestaande milieuzone, waarna in de tijd regulatie van de zone mogelijk is. De inzet is om per 2029 emissie vrij te zijn. De fasering van de gebiedsontwikkeling is leidend voor waar de plekken waar deze zone van toepassing is.
- De aanpak op waterbestendigheid bestaat uit een combinatie van het aanleggen van een nieuwe waterstructuur in het gebied ter beheersing van de grondwaterstand, plus een deelgebiedsgerichte aanpak voor het verhogen van het maaiveld.
- Op het gebied van circulair bouwen is de aanpak gericht op innovatie en leren. Circulair bouwen is enorm in ontwikkeling. Daarom wordt in eerste instantie met de vastgoedpartijen bekeken wat er nodig is om de ambitie te halen. Zodra blijkt dat sturing op grotere schaal wenselijk is, wordt onderzocht of dit kan via publiek rechtelijke kaders.
- Voor het inzamelen van huishoudelijk afval zal gekozen moeten worden voor samenhangende systeemkeuze(s) voor heel Haven-Stad. Dit vanwege de hoge dichtheid, functiemenging en logistieke afwegingen vanuit de afvalinzameling. De keuze om afval inpandig in te zamelen en kleinschalige recyclepunten op buurtniveau te realiseren, geeft ruimte voor aanpassingen in de tijd.

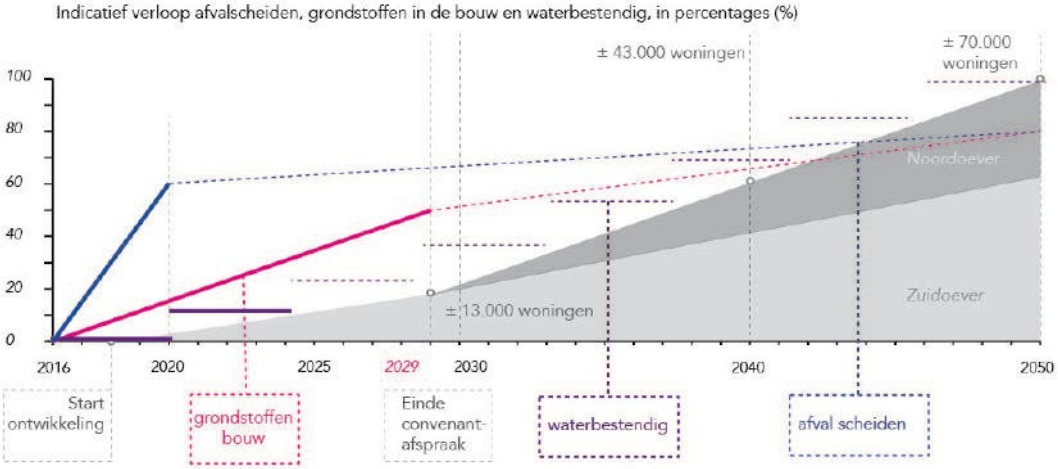
Om de CO2 uitstoot te beperken moeten drastische maatregelen genomen worden: alleen met een interventie op het gebied van duurzame elektriciteit is dit mogelijk.



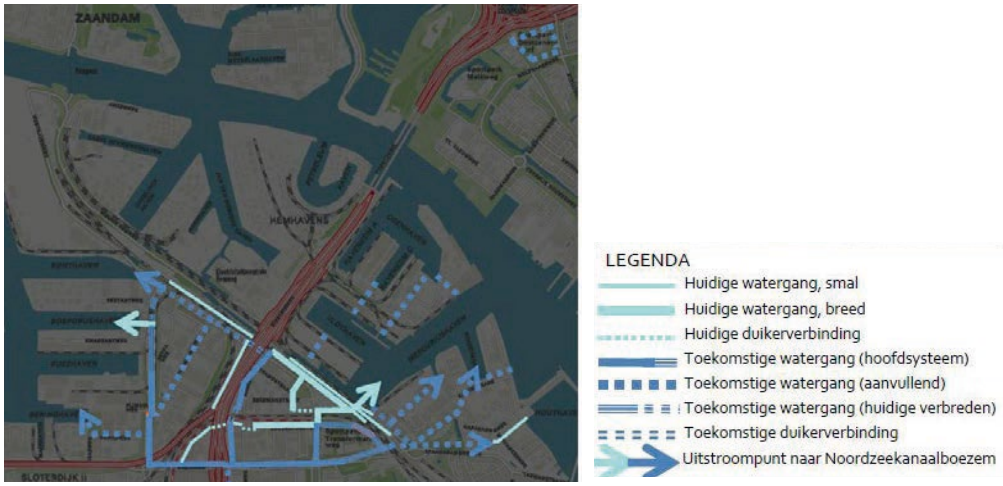
Om in 2029 te komen tot geheel uitstoot vrij verkeer is aanscherping nodig. Door aanscherping van de milieu-zone kunnen grote stappen worden gemaakt.



Voor efficiënt omgaan met grondstoffen (afval en bouw) groeit de impact (versneld) mee met de fasering, voor waterbestendig gebeurt dat in stappen.



Een ruimtelijk inpassingsvoorstel voor nieuwe watergangen in Haven-Stad waardoor de regenbestendigheid van het gebied toeneemt.



7.3 Duurzame Energie

Duurzame energie, energieneutraal bouwen en aardgasloos ontwikkelen zijn belangrijke onderdelen van de duurzame ontwikkeling van Haven-Stad. Door energiezuinige gebouwen te realiseren en de warmte- en koudevoorziening te verduurzamen, nemen we grote stappen in het reduceren van de CO2-uitstoot. Maar bij elkaar genomen slagen we er met deze maatregelen niet in om op gebiedsniveau de korte en lange termijn ambities te halen. Daarvoor is opschaling nodig naar een hoger schaalniveau dan Haven-Stad.
Lokaal duurzame elektriciteit opwekken in het gebied kan, maar levert slechts een fractie op van de energievraag. De ruimte om duurzame elektriciteit op te wekken, is nu eenmaal beperkt in een stad met hoge dichtheid. De focus ligt dan ook op een duurzame warmte- en koudevoorziening. Voor de elektriciteitsdistributie is er in het gebied ten zuiden van het IJ een onderstation nodig. Niet meteen, maar zeker wel binnen de ontwikkeling van 15.000-30.000 woningen, mede afhankelijk van de energievraag voor emissievrije voertuigen. Een onderstation heeft ca. 3500m2 nodig en heeft een milieucontour. De locatie van het onderstation valt in ieder geval buiten de eerste deelgebieden (Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk I-Zuid, Zaanstraat).

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

- inzetten op een duurzame warmte- en koude infrastructuur, geschikt voor meerdere bronnen;
- inzetten op een aanvullende duurzame elektriciteitsopwekking, aanvullend op het opwekvermogen binnen het plangebied.

7.4 Uitstootvrije mobiliteit

De essentie van de mobiliteitsaanpak is de inzet op OV- en fietsgebruik en om het autogebruik zo schoon mogelijk te krijgen om nadelige effecten van de verdichting in Haven-Stad op de luchtkwaliteit elders in de stad, te voorkomen. De ambitie is emissievrije mobiliteit. Haven-Stad wordt onderdeel van de milieuzone. Dit betekent dat oude en vervuilende voertuigen hier niet in mogen en niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Haven-Stad krijgt hiermee de kwaliteit die binnen de ring van Amsterdam geldt. Het introduceren van de milieuzone gaat gelijk op met de fasering van de ontwikkeling in deelgebieden, dus stapsgewijs. Om tot een aangenaam leefmilieu te komen in de voorgestelde dichtheden. Daarbovenop is de inzet om in het zuidelijk deel van Haven-Stad vanaf 2029 het toepassingsbereik van de milieuzone te verbreden zodat ook het personenvervoer emissievrij moet zijn.

Strategische keuze op Haven-Stadniveau is:

- samenhangend mobiliteitspakket: combinatie van maatregelen om OV, fiets/lopen te bevorderen, autogebruik/- bezit terug te dringen en resterende mobiliteit uitstoot vrij te maken middels milieuzone.

7.5 Waterbestendige wijken

Haven-Stad wordt waterbestendig. Dat betekent een combinatie van zorgen voor een juiste grondwaterstand, om te kunnen bouwen en bomen te laten groeien, én maatregelen treffen voor een regenbestendige stad. Buien worden heviger en het regenwater dient grotendeels in de deelgebieden te worden opgevangen. Daardoor hebben bewoners en bedrijven geen overlast van regenbuien, ook niet als deze in de toekomst heviger worden. Door regenwater in het gebied tijdelijk te bergen (te beginnen met de norm 60 mm bui in uur minimaal 24 bergen) of te lozen op het oppervlaktewater, heeft het rioolsysteem genoeg tijd om het overvloedige water af te voeren. Ook is de grondwaterstand van grote invloed op het waterbergend vermogen van de bodem. In Haven-Stad is dit op bepaalde plekken een opgave. De grondwaterspiegel en maaiveldhoogte variëren. Daarnaast bestaat het plangebied uit twee verschillende oppervlaktewatersystemen. Een klein deel ligt binnendijks, de rest buitendijks. Deze watersystemen behoeven elk een eigen waterbergingssysteem.

De aanpak zal variëren, afhankelijk van de locatie in Haven-Stad, maar bestaat op hoofdlijnen uit drie principes. Daar waar een hoge grondwaterstand is, introduceren we een samenhangend systeem van oppervlaktewater. Daarnaast hogen we waar nodig het maaiveld op met ca. 40 cm. Beide maatregelen dragen bij aan het waterbergend vermogen van de ondergrond. Ten derde geven we voor de gebouwde omgeving spelregels om water te bergen (te beginnen met 60 mm bui in 1 uur minimaal 24 uur bergen).

Strategische keuze op Haven-Stadniveau is:

- locatiegerichte benadering op basis van drie principes: introduceren van een samenhangend oppervlaktewatersysteem in combinatie met ophogen en het opstellen van spelregels voor waterberging.

Overzicht duurzaamheids-maatregelen Haven-Stad

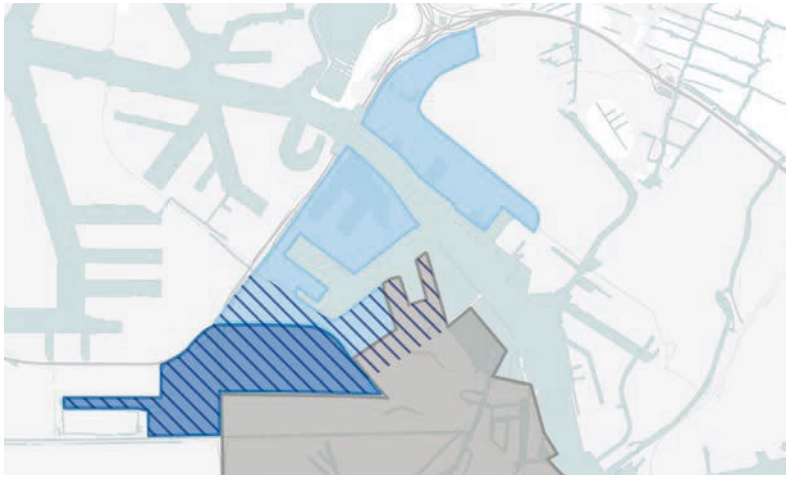
Afval verordening

- Onderzoek alternatief bedrijfs-afval logistiek (vanaf 2018)
- Onderzoek alternatief bedrijfs-afval logistiek (vanaf 2029)
- ★ Huidig afvalpunt



Schone lucht

- Uitbreiden huidige milieuzone
- Personenvervoer per 2029 emissievrij
- Maatwerk milieuzone
- Huidige milieuzone



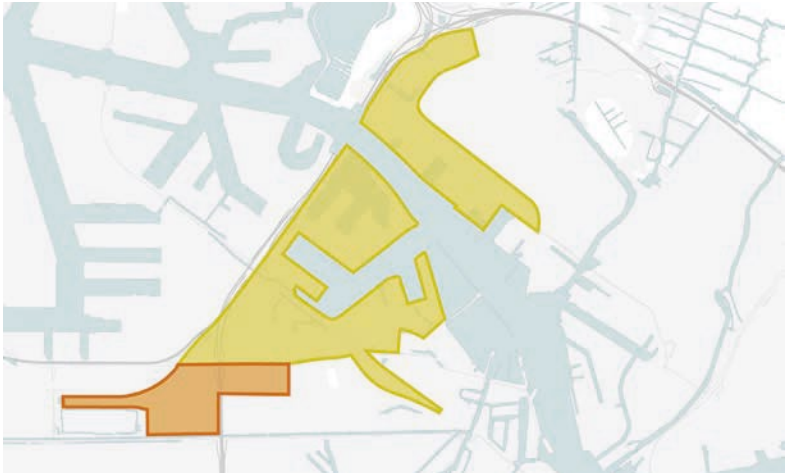
Duurzame warmte en koude

- Tenderaanpak 2018 / 2019 koude-/warmtesystemen
- Tenderaanpak 2029 koude-/warmtesystemen
- Tenderaanpak 2040 koude-/warmtesystemen
- ★ Toekomstig onderstation Liander
- Bestaand concessiegebied



Circulair bouwen

- Publiekrechtelijke / Privaatrechtelijke aanpak
- Privaatrechtelijke aanpak



7.6 Efficiënt omgaan met grondstoffen

Circulair bouwen

Amsterdam en de regio hebben de ambitie om een circulaire economie te ontwikkelen. De bouwsector speelt hierin een belangrijke rol. Technisch is een hoop mogelijk. Zo worden nu al gebouwen gerealiseerd waarbij een deel van de grondstoffen wordt hergebruikt. Ook geeft de bouwsector aan dat 'ze er klaar voor zijn' en dat opdrachtgeverschap of wetgeving nodig is om daadwerkelijk een stap te maken naar een circulaire economie. De ambitie is 50% hergebruik van grondstoffen in de bouw in 2029 en 100% in 2050.

Er is voor Haven-Stad door TNO een grondstoffenanalyse gemaakt om inzicht te krijgen in de verhouding van grondstoffen in het gebied en benodigde grondstoffen om de verdichting te realiseren. Daaruit blijkt dat voor Haven-Stad drie opgaven belangrijk zijn:

1. behoud de casco's van de reeds aanwezige hoogbouw;
2. zorg voor hergebruik van grondstoffen in de nieuwbouw, het volume aan grondstoffen wordt 4x zo hoog als nu in de gebouwen aanwezig is;
3. zorg voor hergebruik van grondstoffen in de openbare ruimte.

De aanpak is tweeledig. Met de bouwende partijen wordt met input van een expertise-team in verschillende stappen gewerkt, van het ontwerp tot een optimale prestatie, op basis van maatlatten die door de gemeente worden aangedragen. Voor de openbare ruimte zal een inhoudelijke aanpak op de materialen worden geformuleerd.

Van afval naar grondstof

Daarnaast heeft de gemeente doelstellingen om efficiënt om te gaan met grondstoffen in de afvalketen en de omslag te maken van afval naar grondstof. Kortom, het zoveel mogelijk hergebruiken van materialen en grondstoffen in het afval. Doelstelling is 65% scheiding van (huishoudelijk) afval in 2020 en 100% in 2050.

Voor Haven-Stad geldt verder het principe: geen afval op straat. Voor fijn huishoudelijk afval (papier, PMD, glas, textiel, organisch. KCA en restafval) wil de gemeente het bronscheiden bevorderen, met goede voorzieningen voor recyclebare grondstoffen. Door de hoge bebouwingsdichtheid zouden de afvalcontainers het straatbeeld domineren. Vandaar dat tijdelijke opslag van afval verplaatst wordt van de openbare ruimte naar gebouwen. Voorzieningen die inpandig gerealiseerd worden, moeten daarbij aan twee voorwaarden voldoen:

- voor iedere bewoner eenvoudig te bereiken en schoon;
- de randvoorwaarden van de gemeentelijke afvalinzameling zijn bepalend voor de afmetingen van de containers en de tijden dat ze door de bewoners op straat gezet kunnen worden.

Grof huishoudelijk afval zoals: bouw- en sloopafval, afgedankte meubels en elektrische apparaten, brengen de bewoners van Haven-Stad naar de gemeentelijke afvalpunten. Hier wordt dit afval in verschillende stromen gescheiden. Het afvalpunt Seineweg ligt dicht bij de ontwikkellocaties aan de zuidkant van het IJ. Aan de noordkant willen we een afvalpunt ontwikkelen aan de Toetsenbordweg. Voor kleine vormen van grofvuil, denkt de gemeente aan kleinschalige recycle punten in de wijken.

De inzameling van bedrijfsafval is een vrije markt. De gemeente heeft hier momenteel nauwelijks invloed op. Wel willen we voorkomen dat meerdere afvalinzamelaars ieder enkele huisnummers bedienen in één straat, met als gevolg veel vrachtverkeer. Gezien de beoogde dichtheid en functiemenging in Haven-Stad is de bedrijfsafvallogistiek een aandachtspunt in de verdere uitwerking. We gaan onderzoeken of het (juridisch) mogelijk is om bedrijfsafvalstromen die overeenkomen met huishoudelijk afval, tegelijk in te zamelen.

Strategische keuzes op Haven-Stadniveau zijn:

- bevorderen van marktwerking ten behoeve van circulair bouwen;
- geen afvalinzameling op straat;
- faciliteren van bronscheiding én recycling.

Bevorderen van beweging

Principes bewegende stad

Het bevorderen van bewegen draagt bij aan de gezonde leefomgevingskwaliteit en is een belangrijke prioriteit bij de ontwikkeling van Haven-Stad. Doel van het programma 'de Bewegende Stad' is om de stad zo in te richten dat hij uitnodigt tot bewegen. Conform 'de Bewegende Stad' zet Haven-Stad in op vier principes: ruim baan aan de fietser en voetganger, sport om de hoek, ruimte om te spelen en voorkomen van stilzitten.

Ruimte voor fietser en voetganger

In een levendig en aantrekkelijk gebied, een gebied met een hoge dichtheid, gaan mensen graag naar buiten. Een menging van functies als wonen en voorzieningen zorgt bovendien voor minder autogebruik, doordat voorzieningen in de buurt zijn. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de routes in Haven-Stad krijgen de fietser en de voetganger volop de ruimte. Door minder ruimte te reserveren voor de auto, maken we straatprofielen met ruimte om te spelen op brede stoepen. We zorgen ervoor dat doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om woonbuurten heen gaan, in plaats van er doorheen.

Parken, speel- en sportvoorzieningen

Om bewegen en gezondheid te bevorderen investeren we in parken, speeltuinen en sportvoorzieningen. Zeker bij het realiseren van hoge dichtheden is dat van belang. Haven-Stad herbergt twee grote stadsparken (Westerpark en Noorder IJ-plas), die dusdanig worden ingericht dat hardlopen, sport en spel optimaal worden gefaciliteerd. Ook worden voldoende kleine wijkparken en ´pocketparks´ tussen of op de kavels gerealiseerd, hier kunnen mensen elkaar ontmoeten en kinderen kunnen spelen. Bestaande sportvoorzieningen in de stad worden zo veel mogelijk behouden of opgenomen in nieuwe ontwikkelplannen.



8 Een gezonde leefomgeving

8.1 Inleiding

Haven-Stad is vanwege de directe nabijheid van actieve havenindustrie een gebied met relatief veel milieubeperkingen. Geluid van industrie en wegverkeer is het meest bepalende milieuaspect voor de transformatieopgave. De aanwezigheid van deze industrie, de Ring A10 en de drukke stedelijke wegen zijn ook van invloed op de luchtkwaliteit in het gebied. Ook kan in een deel van Haven-Stad sprake zijn van geurhinder en gelden in een groot deel van Haven-Stad beperkingen vanwege externe veiligheid. Deze milieuaspecten zijn direct van invloed op de gezondheid en daarmee de leefomgevingskwaliteit.

De ontwikkeling van Haven-Stad houdt nadrukkelijk rekening met deze milieubeperkingen en borgt een gezonde leefomgevingskwaliteit. Zo nemen we gedurende de transformatie maatregelen waardoor de geluidshinder afneemt en de luchtkwaliteit verbetert. We vinden daarbij dat gezondheid in Haven-Stad meer is dan alleen het voldoen aan milieunormen. Zeker in een overgangsgebied van haven en stad, waar sprake is van een relatief hoge milieubelasting en waar tegelijkertijd hoge dichtheden worden gerealiseerd, vraagt dat om duidelijke keuzes.

8.2 Geluidhinder

Industriegeluid

Woningbouw in Haven-Stad is vanwege industriegeluid niet zonder meer mogelijk. Weliswaar neemt de geluidsbelasting door de industrie gedurende de transformatie af, onder meer door het nemen van bronmaatregelen en verplaatsing van bedrijven. Maar dat alleen is niet voldoende. We zetten ook in op een gebiedsgerichte flexibele omgang met de milieubelasting, onder meer door optimaal gebruik te maken van innovatieve wetgeving. Dit betekent dat hogere geluidsnormen mogelijk zijn, maar alleen als hier goede compenserende maatregelen tegenover staan (bijvoorbeeld extra isolatie). Een aanpak die in het buitenland, bijvoorbeeld Hamburg, al goed werkt. Hierdoor borgen we een gezond binnenklimaat.

Wegverkeersgeluid

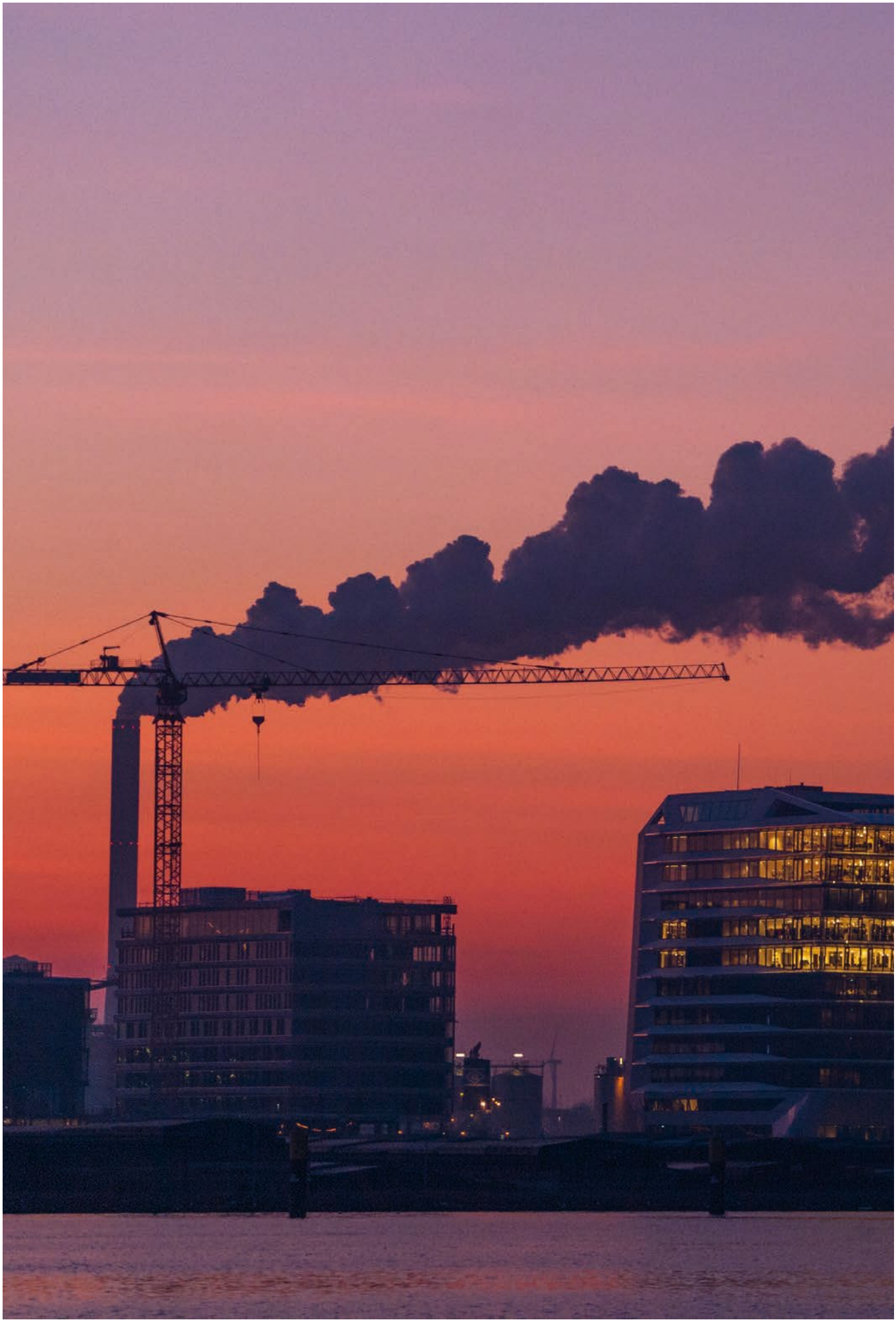
Haven-Stad wordt autoluw. Dit betekent dat we geluidhinder als gevolg van wegverkeer maximaal willen voorkomen. Dit doen we door het autobezit en –gebruik terug te dringen, lage parkeernormen te hanteren,het autoverkeer te ontvlechten en zo snel mogelijk richting de Ring A10 af te wikkelen. De afwaardering van bepaalde wegen leidt tot een lagere verkeersintensiteit en daarmee een lagere geluidsbelasting. Ook het inzetten op elektrisch rijden leidt tot minder geluidsbelasting.

Stille zijden

Het Amsterdamse geluidbeleid schrijft voor dat elke woning minimaal één stille zijde heeft. Hierdoor is minimaal aan één zijde van de woning sprake van een aangenaam woonklimaat. In een groot deel van Haven-Stad komt het geluid van meerdere kanten, waardoor één stille zijde niet direct overal haalbaar is. In die gevallen moet dit gecompenseerd worden. Waar mogelijk willen we in Haven-Stad een ´aangename´ zijde voorschrijven, die behalve rustig ook schoon (luchtinlaat ventilatie) en indien mogelijk aantrekkelijk (groen) is.

Open en transparante communicatie

Keuzevrijheid is een belangrijk aspect dat de woontevredenheid en daarmee de kwaliteit van een gebied bepaalt. Voor keuzevrijheid is het allereerst van belang dat mensen bij de huur of koop van een woning weten dat ze bewust voor een locatie met een hoge milieubelasting kiezen. Daarvoor is het noodzakelijk dat een open en transparante manier van communiceren over milieubelasting en gezondheid als speerpunt wordt opgenomen in de planvorming. Toekomstige bewoners worden actief geïnformeerd over de milieubelasting (bijvoorbeeld via een kettingbeding), zodat zij bewust een keuze kunnen maken voor een woonomgeving waar een zekere mate van geluids- en geurhinder verwacht mag worden.



8.3 Luchtverontreiniging

Beperken autoverkeer

De uitstoot van kleine roetdeeltjes (fijnstof) is de belangrijkste bron van gezondheidsschade. Doordat in Haven-Stad minder plek is voor de auto, en de focus ligt op OV en fiets, is er ook sprake van minder luchtverontreiniging. Ook de maatregelen om elektrisch rijden te bevorderen en Smart Mobility leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Uitbreiden bestaande milieuzone

Haven-Stad heeft als ambitie: emissievrij vervoer in 2029. Daartoe wordt Haven-Stad onderdeel van de milieuzone voor vrachtverkeer, taxi's, autobussen/ touringcars, bestelauto's en brom- en snorfietsen. Daarnaast zetten we ook in om voor het zuidelijk deel van Haven-Stad vanaf 2025 het toepassingsbereik van de milieuzone te vergroten, zodat ook het personenvervoer emissievrij moet zijn. Ook de maatregelen om elektrisch rijden te bevorderen, Smart Mobility en het uitbreiden van de milieuzone leiden tot een verbetering van luchtkwaliteit.

Uitstoot scheepvaart

Ook de scheepvaart leidt tot (forse) uitstoot en blootstelling hiervan aan omwonenden. Haven-Stad ligt wat dat betreft in de frontlinie, maar er zijn diverse mogelijkheden om de bijdrage van scheepvaart te beperken. Dat kan door aanlegsteigers voor binnenvaartschepen en laad-/ losactiviteiten op afstand van woonbebouwing te laten aanleggen en te voorzien van walstroom. Ook het Havenbedrijf Amsterdam werkt aan het verminderen van de uitstoot door scheepvaart. In de Visie 2030 schrijft het Havenbedrijf Amsterdam: 'De scheepvaart wordt schoner. Brandstoffen worden schoner dankzij wetten en nieuwe technieken. Alternatieven worden onderzocht of zijn deels al operationeel. Dit heeft vooral invloed op het verminderen van de milieubelasting door de scheepvaart.'

8.4 Externe veiligheid

Rondom bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan en rondom infrastructuur waarover of waardoor gevaarlijke stoffen vervoerd worden gelden risicoafstanden. Binnen contouren voor het plaatsgebonden risico zijn kwetsbare objecten zoals woningen niet toegestaan. Een groot deel van Haven-Stad valt binnen invloedsgebieden van risicobronnen. Binnen die invloedsgebieden zijn ontwikkelingen mogelijk als het groepsrisico aanvaardbaar is. Daarbij moet aandacht worden besteed aan zelfredzaamheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en bluswatervoorzieningen. De beperkingen en aandachtspunten vanwege externe veiligheid zijn vastgelegd in het spelregelkader bij het MER. Waterveiligheid heeft betrekking op de bescherming tegen overstroming vanuit buitenwater of vanuit boezemstelsels. Tot het moment dat de Lekdijk is opgehoogd (2029) geldt dat binnen dijkring 44, waar het grootste deel van Haven-Stad ligt, een lager beschermingsniveau heeft dan de omliggende dijkringen. Dit betekent dat tot die tijd een keuze in maatregelen en acceptatie van het overstromingsrisico nodig is. In verband met de grondwaterproblematiek moeten delen van Haven-Stad worden opgehoogd. Aanvullend wordt vitale infrastructuur zoals datacentra en noodvoorzieningen niet op de begane grond gerealiseerd. Tot slot wordt ingezet op zorgvuldige risicocommunicatie en –strategieën over evacuatie.

Geur

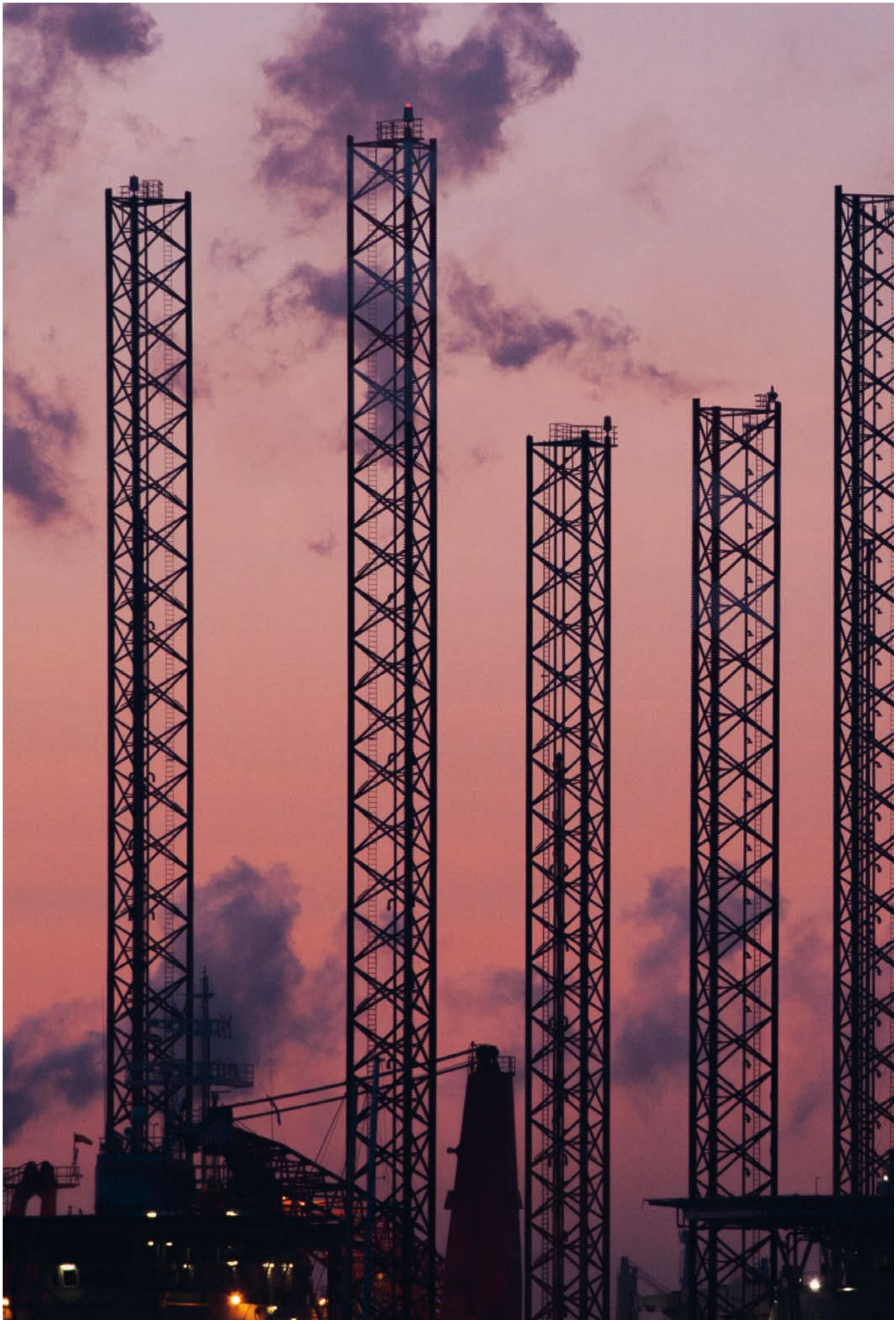
In Haven-Stad is sprake van geurbelasting, waardoor hinder kan optreden. Deze wordt grotendeels veroorzaakt door de bedrijven Bunge en ICL in de Coen- en Vlothaven en de cacaobedrijven in de Zaanstreek. Binnen de cumulatieve geurcontour van deze bedrijven is wonen onder voorwaarden mogelijk (onder andere verplicht geurfilter). Net als bij Houthavens en Sloterdijk-Centrum wordt een dergelijke geurbelasting aanvaardbaar geacht.

8.5 Gezond gedrag

In Haven-Stad creëren we de voorwaarden (binnen de mogelijkheden van de gemeente) om een gezonde levensstijl te bevorderen: bewegen, gezond eten, het rookvrij houden van openbare ruimte en het tegengaan van hittestress. Voorbeelden van maatregelen waar we nu aan denken zijn:

- snackbarvrije zone van 250 meter rondom scholen instellen (naar het voorbeeld Dublin);
- positieve maatregelen zoals kleinschalige moestuinen, al dan niet op daken, stimuleren;
- waar mogelijk sturen op gezond aanbod van horeca en winkels, passend bij gezonde identiteit van het gebied;
- rookvrije schoolpleinen, parken, kinderspeelplaatsen en sportvelden;
- voorkomen van hittestress door groen en water te realiseren en zo min mogelijk stenige gladde oppervlakken;
- voldoende zonbescherming door schaduwplekken en voldoende watertappunten;
- bedrijven in het gebied stimuleren om gezondheidsmaatregelen te nemen, bijvoorbeeld door het verleiden van medewerkers om met de fiets of het openbaar vervoer te reizen.

Deel II
Strategische keuzes



9 Uitvoeringsstrategie

9.1 Realisatie door de markt

De verhoogde ambities en doelen voor Haven-Stad waarmaken, zal een aantal decennia beslaan. De ontwikkeling gaat, zoals al in de Transformatiestrategie 2013 is vastgelegd, gefaseerd en geleidelijk. De realisatie vindt daarbij vooral plaats door de markt, via de gebouweigenaren in het gebied. De gemeente creëert primair de randvoorwaarden voor de transformatie: we nemen belemmeringen weg, leggen juridische en planologische spelregels vast en faciliteren waar mogelijk de initiatiefnemers. Het tempo van de realisatie is dan ook in grote mate afhankelijk van het absorptievermogen van de markt als het gaat om woon- en bedrijfsruimte en de mate waarin bouwrijpe grond beschikbaar komt voor woon-werklocaties in het gebied.

Een cruciale afspraak in de transformatie van Haven-Stad is het convenant Houthaven/NDSM dat de gemeente en de provincie Noord-Holland in 2009 sloten met drie bedrijven in de Coen- en Vlothaven: Cargill, ICL Fertilizers en Eggerding. Afgesproken is dat de woningbouwontwikkeling in Houthavens en op de NDSM-werf door kan gaan, maar dat voor andere gebieden die voor de bedrijven relevant zijn, 'pas op de plaats' wordt gemaakt met woningbouwplannen. Eventuele woningbouwplannen voor die gebieden brengen we pas vanaf 2025 in procedure en pas vanaf 2029 tot uitvoering. Daarbij wordt rekening gehouden met de uitspraak in het coalitieakkoord van het College van B&W uit 2014 dat bedrijven binnen de deelgebieden van Haven-Stad die tot het exploitatiegebied van de Haven behoren, de zekerheid krijgen dat ze tot 2040 -het eind van de huidige structuurvisie- kunnen blijven op de plek waar ze nu zitten. De transformatie van Haven-Stad vindt mede daarom gefaseerd plaats en start rondom station Sloterdijk en het Westerpark. In een later stadium volgt ontwikkeling op de Noordelijke IJ-oever en tot slot eventueel in het havengebied. Overigens is de transformatie van Haven-Stad nu al begonnen: de bouw van de eerste woningen in Sloterdijk Centrum is al gestart.

Marktontwikkelingen

De Transformatiestrategie 2013 is opgesteld in een periode van laagconjunctuur op zowel de woning- als de kantoren- en bedrijvenmarkt.

Momenteel is er weer sprake van hoogconjunctuur en lijkt het absorptievermogen voor nieuwe woningen en deels ook kantoor- en bedrijfsruimte onbegrensd. Het is verstandig om optimaal gebruik te maken van de huidige gunstige marktcondities en de transformatie van de fase 1a gebieden (Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk I-Zuid) voortvarend vorm te geven. Gelijktijdig is het zaak om voor de lange termijn en de fasering van Haven-Stad te rekenen met langjarige gemiddelden van het absorptievermogen voor woningen. Dit omdat de transformatie van Haven-Stad een kwestie van lange adem is. Daarom gaan we uit van een gemiddelde jaarlijkse productie van 2000 woningen vanaf 2029 (en 900 woningen per jaar tot 2029).

Naast de marktontwikkelingen is ook het gemeentelijk beleid in prioritering van woningbouwlocaties in de stad van belang voor het ontwikkeltempo van Haven-Stad. In Koers 2025 zijn Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I-Zuid opgenomen als versnellingslocaties.

Beschikbare grond

Een succesvolle transformatie van Haven-Stad is afhankelijk van de mate waarin bouwrijpe grond voor woon-werklocaties beschikbaar komt. Een groot deel van de grond in Haven-Stad is in erfpacht uitgegeven aan bedrijven. Vaak betreft het door- of langlopende erfpachtcontracten waardoor de transformatie alleen plaats kan vinden met medewerking van de bedrijven die de grond in erfpacht hebben. Dit betekent dat we de bestaande overeenkomsten over uitsluitend bedrijfsfuncties in overleg met de eigenaren om moeten zetten naar woon-werkfuncties en dat we zorgen dat woningbouw juridisch-planologisch mogelijk wordt in het gebied.

Het huidige gebruik, de bestaande milieubelemmeringen, bereikbaarheid, eigendomssituatie en de korrelgrootte van de kavels van de deelgebieden bepalen daarbij voor een belangrijk deel het tempo van de transformatie: schoksgewijs grote delen in één keer of juist een meer fluide ontwikkeling van kavel per kavel. In goede markcondities is er daarbij naar verwachting een grote bereidheid bij zittende grondeigenaren om 'mee te transformeren'. Uit recente ervaringen in Sloterdijk I-Zuid blijkt dit inderdaad het geval te zijn.

Marktstrategie

Een gunstige markt gecombineerd met voldoende beschikbare grond zal op deze wijze -zonder een actieve rol van de gemeente die verder gaat dan kaderstellen, verleiden en invulling geven aan randvoorwaarden- leiden tot een relatief hoge woningbouwproductie (scenario A). Een ongunstige markt zal automatisch leiden tot temporisering (scenario B) omdat grondeigenaren, ook als het juridisch-planologisch mogelijk is te transformeren, terughoudend zullen zijn in het omzetten van hun bedrijfslocatie.

Indien de situatie zich voordoet van een gunstige markt met onvoldoende beschikbare bouwrijpe grond (scenario C) zal de focus moeten liggen op actief gemeentelijk beleid om juridisch-planologisch transformatie mogelijk te maken en zorg te dragen voor de benodigde infrastructuur. Op dit moment is deze situatie aan de orde voor de fase 1a en deels voor fase 1b gebieden. Voor de overige gebieden gelden de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het convenant Houthavens /NDSM. In verband met de doorlooptijd van planvorming en realisatie van de mobiliteitsinfrastructuur zal voor deze gebieden nu wel geanticipeerd moeten worden op de ontwikkeling. (c.q. toekomstige ontwikkeling niet onmogelijk te maken) Dit door nu reeds te starten met de voorbereiding van het sluiten van de kleine ring. In geval van zowel een ongunstige markt als het niet beschikbaar zijn van bouwrijpe grond (scenario D) is er de optie om anticyclisch te investeren. Naar verwachting zal de markt dit niet oppakken. Indien wordt overgegaan tot het wegnemen van belemmeringen en/of tot actief verwerven van grondposities kan de gemeente hierin een rol spelen. In de Transformatiestrategie van 2013 is hierover al geconcludeerd dat het actief verwerven van gronden geen realistisch ontwikkelscenario is.

De ontwikkeling van Haven-Stad strekt zich, zoals de fasering al aangeeft, uit over een grote tijdspanne, en daarmee over meerdere conjunctuurbewegingen. De ontwikkeling zal als gevolg daarvan soms temporiseren en soms versnellen. De (financiële) haalbaarheid van de ontwikkeling moet in dat lange termijn perspectief worden bezien en beoordeeld. Daarbij moet steeds in beeld zijn wat een temporisering of versnelling betekent voor de ontwikkeling, en hoe daar op ingespeeld kan worden. Deze afweging vindt vierjaarlijks plaats door middel van heroverweging van de uitvoeringsstrategie aan hand van de dan geldende (markt)omstandigheden en vindt zijn vertaling in het werkprogramma waarin (investerings)voorstellen worden gedaan. Uitgangspunt daarbij is dat deze investeringsvoorstellen in ieder geval niet de ambitie en doelstellingen voor de langere termijn in de weg staan.

9.2 Gemeente creëert randvoorwaarden

Zoals gezegd: de feitelijke transformatie vindt plaats door de markt via de grondeigenaren in het gebied. De gemeente creëert primair de randvoorwaarden voor de transformatie door innovatieve wetgeving toe te passen, de milieugebruiksruimte te optimaliseren, te investeren in mobiliteit en duurzaamheid en een gezamenlijke transformatieaanpak per deelgebied te faciliteren.

Optimaliseren milieugebruiksruimte & innovatieve wetgeving

Om de beschikbare grond daadwerkelijk te kunnen inzetten voor wonen en om een gezonde en veilige leefomgevingskwaliteit te kunnen waarborgen is het nodig dat we, naast aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen, de huidige milieugebruiksruimte in het gebied optimaliseren.

Marktstrategie: vier scenario's



Dit doen we door:

- onbenutte milieuruimte van bedrijven in het gebied terug te brengen en waar nodig bronmaatregelen te nemen, in overleg met de zittende bedrijven en eigenaren;
- de maximale milieucategorie te beperken voor nieuwe bedrijven die zich in het gebied willen vestigen (max. 3.1) en transformatie niet te belemmeren (m.u.v. Coen- en Vlothaven) o.a. via facet-bestemmingsplannen;
- het gezoneerde industrieterrein stapsgewijs te verkleinen (m.u.v. Coen- en Vlothaven);
- wegverkeersgeluid te beperken door afwaardering van de Haarlemmerweg en Transformatorweg.

Parallel aan het optimaliseren van de milieugebruiksruimte zetten we in sommige delen van Haven-Stad in op het toepassen van innovatieve wetgeving. Als we de Zeehavennorm toepassen, kunnen we uitgaan van een maximale geluidsnorm van 60 in plaats van 55 dBA. Toepassing lijkt kansrijk voor zover we aansluiten op bestaande woonbebouwing in Sloterdijk Centrum of elders in Haven-Stad waar al woningbouw is geïntroduceerd. Daarbij is onze inzet dat die hogere geluidsbelasting op een ander thema moet worden gesaldeerd of gecompenseerd. Op het moment dat wettelijke milieunormen de beoogde kwaliteitsverbetering in een gebied in de weg staan, voorziet de Interimwet Stad en Milieubenadering in een mogelijkheid om volgens een uitgebreide procedure en onder strenge voorwaarden van deze normen af te wijken. Voorwaarde is dat we compenserende maatregelen treffen om een optimale leefomgevingskwaliteit te waarborgen (bijvoorbeeld strengere binnengeluidwaarde en een stille en schone zijde voorschrijven).

Uitgangspunt is dat de bedrijvigheid buiten het deelgebied niet belemmerd wordt door toepassing van deze innovatieve wetgeving. Belangrijk daarbij is dat toekomstige bewoners accepteren dat niet overal een stille buitenzijde mogelijk is, met name in de eerste fase. Eventueel kunnen we, naar voorbeeld van HafenCity in Hamburg, gebruik maken van een kettingbeding, zodat bewoners zich bewust zijn van een hogere geluidsbelasting op (niet binnen) de gevel.

Investeren in mobiliteit en duurzaamheid

De verhoogde ambitie voor wonen en werken in Haven-Stad is alleen mogelijk door de mobiliteitsinfrastructuur zo in te richten dat deze duurzaam is en zorgt voor een goede bereikbaarheid. Dit is haalbaar door bij de transformatie uit te gaan van een mobiliteitsshift naar een modal split die overeenkomt met die van de binnenstad van Amsterdam. Deze shift kunnen we uitsluitend realiseren door tijdig de volgende maatregelen te nemen:

- beleidsmaatregelen die moeten voorkomen dat de automobiliteit in het gebied door de toevoeging van woningen en bedrijfsruimtes zodanig stijgt dat de beschikbare infrastructuur hierdoor vastloopt;
- investeringen in een infrastructuur die zorg draagt voor een goede OV-bereikbaarheid en een goede doorstroming van het doorgaande verkeer in Haven-Stad;
- investeringen in een goede fiets- en wandelinfrastructuur zowel in als tussen de gebieden;
- uit de MER studie blijkt dat een lage parkeernorm van 0,2 noodzakelijk is om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen. En waar mogelijk wordt ingezet op autovrije buurten, gekoppeld aan collectieve parkeergarages.

Randvoorwaarde voor het realiseren van de doelstellingen van Haven-Stad is dat een aantal cruciale netwerkingrepen en investeringen in het OV tijdig plaatsvinden. Voor de komende periode betekent dit dat we in ieder geval zo spoedig mogelijk starten met de planvorming voor het sluiten van de kleine ring. Dit om verdere ontwikkeling van de fase 1b en 2 gebieden vanaf 2029 mogelijk te maken.

Door te investeren in de mobiliteitshift wordt al een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsdoelen van Haven-Stad geleverd. Daarnaast moeten we in samenspraak met eigenaren, ontwikkelaars en andere stakeholders per deelgebied invulling geven aan de duurzaamheidsambities. De gemeente draagt daarbij in ieder geval zorg voor de juridisch-planologische randvoorwaarden (EPC-norm van max. 0,2 en aardgasloos in bestemmigsplannen opnemen, milieuzones invoeren), faciliteert aanleg van een netwerk voor duurzame warmte- en koudebronnen, en stimuleert de opwekking van duurzame elektriciteit.

Gebiedsgewijze transformatieaanpak i.s.m. eigenaren en ondernemers

Per deelgebied brengen we de kansen en ontwikkelingen in kaart en zoeken we met de bedrijven naar een optimaal ontwikkelingsperspectief, zowel voor het gebied als geheel als voor de bedrijven zelf. Het programma dat in deze ontwikkelstrategie op hoofdlijnen is

vastgelegd, is het vertrekpunt voor de aanpak van alle deelgebieden. Het hoog-stedelijke woonwerkkarakter, de mobiliteitsshift en de voorinvesteringen in hoogwaardig OV en duurzaamheid zijn daarbij leidend. Dit laat onverlet dat in de aanpak per deelgebied zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de historie en bestaande identiteit van het te transformeren gebied en de omliggende gebieden en haar bewoners. Daarnaast geldt dat infrastructurele maatregelen vanwege netwerkeffecten meer gebonden zijn aan fases dan aan deelgebieden. Deze maatregelen beschouwen we dus alleen per fase (zie hierna). Binnen de gebiedsaanpak is ruimte om met ontwikkelaars en investeerders afspraken te maken over het gewenste woningbouwprogramma (sociaal, midden-segment huur, vrije sector), ingroeihuren voor nieuwe (startende) ondernemers in de plint en het realiseren van duurzaamheidsdoelen.

Onderdeel van de aanpak is dat we samen met de ondernemers in de transformatiegebieden verkennen wat het effect van de beoogde transformatie is voor hun onderneming. Dit sluit aan bij de wens van veel bedrijven om zo tijdig mogelijk investeringsbeslissingen te kunnen nemen in het licht van de toekomstige ontwikkelingen in hun gebied. Voor de huidige vastgoedeigenaren in het gebied kan dit uiteindelijk betekenen dat ze hun bedrijfslocatie transformeren tot een woon-werklocatie. Voor de zittende bedrijven kan het betekenen dat ze op termijn verhuizen naar een bedrijventerrein in de regio dat beter past bij hun eigen ontwikkelingsperspectief. Als ze passen binnen het beoogde hoogstedelijke karakter van het gebied kunnen ze ook terug keren in de nieuwe bedrijfslocaties in de plinten. Voorbeeld voor deze aanpak is de ruimtelijk-economische strategie die gezamenlijk met de gemeente Zaanstad en met bedrijven is opgesteld voor het Zaan-IJgebied. Het voornemen is ook voor de zuidkant van het IJ te komen tot een gelijksoortige gemeenschappelijk ruimtelijk-economische strategie.

Inzet op strategische gebieden

Bij de ontwikkeling van Haven-Stad zetten we ook actief in op een aantal strategische gebieden die van belang zijn voor de ontwikkeling van Haven-Stad als geheel maar niet (volledig) vanuit de markt tot stand zullen komen:

- de ontwikkeling van het Westerpark als verbindende schakel tussen het stadsdeel West en Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I en Zaanstraatemplacement;
- de ontwikkeling van de Noorder IJ-plas als verbindende schakel tussen Amsterdam-Noord (Cornelis Douwesterrein) en Zaanstad (Achtersluispolder);
- de ontwikkeling van de stationslocaties Sloterdijk Centrum en Hemknoop als knooppunten van vervoer, voorzieningen en hoogstedelijkheid.

De aanpak van deze sleutelprojecten/gebieden vraagt een eigen planproces, planning en financieringstraject.

9.3 Fasering

Bij de fasering Haven-Stad spelen de volgende vier aspecten een rol:

Bestuurlijke afspraken

Afspraak convenant Houthavens/NDSM, 2025 bestuurlijke keuze toekomst Coen- en Vlothaven.

Bereikbaarheid op tijd op orde

Een goede timing van de mobiliteitsingrepen is essentieel om de bereikbaarheid gedurende de hele transitieperiode van Haven-Stad te garanderen en tegelijkertijd de beoogde mobiliteitsshift voor elkaar te krijgen. De groei van het OV- en de fietsinfrastructuur zal gelijke tred moeten houden met de toenemende mobiliteit bij de groei van Haven Stad. Dit betekent dat al bij het begin van een volgende fase de voor die fase benodigde infrastructuur beschikbaar moet zijn om te voorkomen dat de mobiliteit verschuift naar meer autogebruik. Bij een latere beschikbaarheid van adequate OV-infrastructuur wordt de bouw van woningen getemporiseerd totdat de OV-bereikbaarheid weer op peil is om de volgende fase te starten.

Mobiliteitspakketten

Het gaat bij de mobiliteitspakketten ook om de voorbereidingstijd, die nodig is om op tijd klaar te zijn. Het is dus van belang om de haalbaarheidsstudie voor een grootschalige en kostbare ingreep als het doortrekken van een metrolijn tijdig te beginnen, aangezien er al gauw 15 tot 20 jaar mee gemoeid is.
Voor het noordelijke en zuidelijke deel is er een faseverschil in de ontwikkeling, zodat de bijbehorende mobiliteitspakketten in Noord in een iets later stadium kunnen starten:

- mobiliteitspakket 1 (Zuid) 2018 - lage parkeernorm/geen parkeren op straat, autodelen, fietsnetwerk, HOV bus en bootverbindingen Noord-Zuid;
- mobiliteitspakket 2 (Zuid) 2022 - ontvlechten autoverkeer en parkeerhub Zuid;

- mobiliteitspakket 3a (Zuid) 2030 – ingebruikname HOV-verbinding-Zuid;
- mobiliteitspakket 3b (Noord) 2030 - lage parkeernorm/geen parkeren op straat, autodelen, fietsnetwerk, parkeerhub Noord, bootverbindingen Noord-Zuid;
- mobiliteitspakket 4 (Noord) 2040 - HOV-verbinding Noord.

Grove inschatting qua woningen na realisatie pakketten:

- Na pakket 1 - 6.000 (deels fase 1a);
- Na pakket 2 - 15.000 (rest fase 1a en deels fasen 1b en 2-Zuid);
- Na pakket 3a - 45.000 (fase 3-Zuid, fase 4 en de rest van fasen 1b en 2);
- Na pakket 3b – 55.000 (gedeeltelijk fasen 2 en 3 Noord);
- Na pakket 4 - 70.000 (rest fasen 2 en 3 Noord).

Het niet of deels realiseren van de mobiliteitspakketten betekent dat de ontwikkeling uitgesteld wordt of minder hard gaat. Belangrijk is dat in iedere fase in de beoogde bebouwingsdichtheid wordt gebouwd. Anders wordt het benodigde draagvlak voor een volgende mobiliteitspakket uitgehold. Er is namelijk een minimaal aantal instappers nodig binnen een bepaalde afstand van een halte om een OV-lijn exploitabel te maken.

Optimaliseren Milieuruimte

Het terugleggen van de milieucontouren door een reeks van maatregelen die zo snel mogelijk in gang moeten worden gezet om de tijd zijn werk te laten doen. Naarmate er langer wordt gewacht met het treffen van maatregelen worden die maatregelen steeds kostbaarder. Geprobeerd moet worden om het juiste evenwicht te vinden en de maatregelen uit te voeren die nu al getroffen kunnen worden en waarvan uitstel straks veel meer gaat kosten.

Te denken valt aan het zo spoedig mogelijk uitsluiten van bedrijven in de hogere milieucategorieën (hoger dan 3.1). Daarmee wordt bereikt dat er zich geen nieuwe zwaar belastende bedrijven kunnen vestigen én dat de ruimte die ontstaat na vertrek van bestaande bedrijven in de hoogste milieucategorieën, niet opnieuw kan worden ingevuld.

Een andere maatregel is het herzoneren van de bestaande geluidhinder door het bestaande provinciaal inpassingsplan (PIP) te herzien, zodat over een termijn van 10 – 12 jaar geluidruimte is gecreëerd om de volgende bouwfasen te realiseren. De herzonering geluidhinder is een langlopend proces dat minimaal 5 à 7 jaar in beslag neemt.

Marktontwikkkeling

Het absorberen door de markt van grote aantallen woningen over een lange reeks van jaren is alleen mogelijk door binnen Haven-Stad meerdere deelgebieden tegelijk in uitvoering te nemen en daarmee meerdere woonmilieus tegelijk aan te bieden.
Om een langjarig gemiddeld woningaantal te bepalen is gekeken naar andere woningbouwlocaties binnen Amsterdam (IJ-burg, Zeeburgereiland, Overamstel). Een langjarig gemiddelde waarin ook rekening wordt gehouden met meerdere economische crises in de komende decennia.

Fases voor ontwikkeling Haven-Stad

Fase 1a (2018-2030) : Betreft de ontwikkeling van de deelgebieden Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk 1 Zuid en Zaanstraatemplacement,
totaal ca 13.800 woningen.

De fase 1a gebieden liggen buiten het convenantgebied en zijn al of worden in de komende periode in ontwikkeling gebracht. Sloterdijk-Centrum is volop in ontwikkeling. Voor Sloterdijk 1 Zuid is in 2016 het strategiebesluit vastgesteld en er wordt nu gewerkt aan het Investeringsbesluit waarna in 2019 kan worden gestart met de realisatie.
Voor het Zaanstraatemplacement geldt dat deze locatie, i.v.m. de noodzakelijke verplaatsing van Nedtrain, vanaf 2025 ontwikkeld kan worden. Vooruitlopend hierop zal wel visievorming plaatsvinden op de ontwikkeling van het Hemknoopgebied. Vooruitlopend op de transformatie zal voor het Minervagebied een ruimtelijk economisch kader worden opgesteld dat inzicht biedt in de mogelijkheden voor de komende 15 jaar, rekening houdend met de transformatie met woningbouw die later zal volgen.

Noodzakelijke inframaatregelen t.b.v. deze fase (vanaf 2015):

- herinrichten en afwaarderen Haarlemmerweg (ook ivm inperken geluidhinder), afsluiten Sloterdijkerweg voor doorgaand autoverkeer. Nieuwe Hemweg, verbeteren aansluiting S101 Ring A10, afwaarderen Transformatorweg;
- aanleg (H)OV-bus Sloterdijk-Centrum - Amsterdam Centraal Station;
- verplaatsen Zaanstraatemplacement (Nedtrain, gepland na 2025);
- aanleg parkeerhub nabij knoop Transformatorweg;
- start ontwikkeling Westerpark.

Noodzakelijke milieumaatregelen:

- aanmelding van delen van Haven-Stad als duurzaam innovatief experiment /ontwikkelingsgebied in het kader van Crisis- en Herstelwet (in 2016 al aangemeld);
- middels facetherzieningen uitsluiten van nieuwe bedrijven in de hoogste hindercategorieën. Daarmee wordt toename van nieuwe milieudruk voorkomen en milieuhinder van bestaande bedrijven zal langzaam minder worden door het treffen van maatregelen, veranderende productieprocedés, of omdat bedrijven verhuizen naar andere locaties.

Fase 1b (vanaf 2025-2035): betreft de ontwikkeling van de deelgebieden Sloterdijk 1 Noord en Sloterdijk Centrum Noord.
Totaal ca 6.300 woningen.

De fase 1b gebieden maken onderdeel uit van de - pas op de plaats- gebieden die, conform het convenant Houthavens/NDSM, vanaf 2029 kunnen transformeren. Dit betekent dat voor deze gebieden geldt dat vanaf medio 2025 formele planvorming zal plaatsvinden. Indien de milieugebruiksruimte van de bedrijven in de Coen- en Vlothaven niet beperkt wordt, zijn er mogelijkheden eerder te beginnen, maar eerdere planvorming en realisatie van woningen kan alleen in overleg met de convenantpartners.

Noodzakelijke inframaatregelen t.b.v. deze fase:

- optimalisatie Hemknoop;
- aanleg HOV-bus Sloterdijk naar Noorder IJ-plas;
- uitbreiding Noordtangent via Noorder IJ-plas naar Zaanstad;
- verdere ontwikkeling Westerpark.

Milieumaatregelen zijn:

- in overleg treden met individuele bedrijven in Sloterdijk 1 Noord om de gewenste milieuruimte te maken ten behoeve van woningbouwontwikkeling.

Fase 2 (vanaf 2029): betreft de ontwikkeling van de deelgebieden Minerva Zuid, Amsterbaken en sportpark Transformatorweg, Zonnehoek en ten noorden van het IJ de gebieden Cornelis Douwes 2 - 3 en Melkweg/Oostzanerwerf.
In totaal kunnen in deze fase 19.300 woningen worden gerealiseerd, waarvan 8.100 ten zuiden en 11.200 ten noorden van het IJ.

De fase 2 gebieden maken onderdeel uit van de pas op de plaats gebieden. Ontwikkeling start met het aflopen van het convenant vanaf 2029. De gebieden liggen echter gedeeltelijk in de milieu- en geluidscontouren van de Coen- en Vlothaven waardoor voor die gebiedsdelen pas latere ontwikkeling mogelijk is.
De Minervahaven is een gewilde vestigingslocatie voor kantoren uit de creatieve sector, hotels en leisure. Ook ontplooien er daar momenteel veel initiatieven die niet helemaal passen in het huidige bestemmingsplan. De initiatieven hebben betrekking op de vestiging van zogenoemde

vierde-linie bedrijven (niet havengebonden bedrijven). Om een goede afweging te kunnen maken of de vestiging van vierde-liniebedrijven in overeenstemming is met divers gemeentelijk beleid, wordt in 2017 het Ruimtelijk Programmatisch Kader voor de Minervahaven geactualiseerd. De mogelijkheid van woningbouw in Cornelis Douwes 2-3 is afhankelijk van de toekomst van Damen Shipdock (milieucategorie 5 bedrijf). Vooruitlopend op visie- en planvorming worden twee scenario's voor de scheepswerf onderzocht. Eén scenario waarbij de werf in zijn geheel wordt uitgeplaatst of een tweede waarin met bronmaatregelen een compacte werf blijft gehandhaafd en wordt ingepakt en ingepast in de omgeving.

In deze fase worden dermate veel woningen gerealiseerd dat de grote OV-verbindingen (metro en/of HOV-bus) vanaf het begin van de fase op orde moeten zijn.

Noodzakelijke inframaatregelen t.b.v. deze fase:

- HOV-verbinding Zuidelijk deel in gebruik, aanleg veerponten en een HOV-bus verbinding via Hemknoop;
- aanleggen wijkparken, aanpak Noorder IJplas.

Noodzakelijke milieumaatregelen:

- provinciaal Inpassingsplan (PIP) geluidhinder en terugleggen milieucontour ter plaatse van Coen- en Vlothaven en scheepswerf Damen is afgrond / onherroepelijk bij de start van fase 2.

Fase 3 (vanaf 2035): betreft de ontwikkeling van Alfa Driehoek, Hempoint en Minerva Noord aan de zuidkant van het IJ en Cornelis Douwes 0-1 aan de noordzijde van het IJ.
Aantal woningen: 17.500, waarvan 10.600 ten zuiden en 6.900 ten noorden van het IJ.

De fase 3 gebieden komen eveneens in aanmerking voor transformatie door het aflopen van het convenant in 2029. Deze gebieden liggen echter dichter tegen de Coen- en Vlothaven aan, waardoor een deel van de woningbouw in deze gebieden gekoppeld is aan de optimalisatie van de milieugebruiksruimte van Coen- en Vlothaven. In de planning is daarom de ontwikkeling iets naar achteren geschoven, nadat de deelgebieden van fase 2 grotendeels getransformeerd zijn.

Noodzakelijke inframaatregelen t.b.v. deze fase:

- aanleg HOV-verbinding naar Zaanstad;
- uitbreiden veerverbindingen.

Noodzakelijke milieumaatregelen:

- optimaliseren milieugebruiksruimte van Coen- en Vlothaven zodat de aangrenzende deelgebieden ruimte krijgen voor woningbouw.

Fase 4 (vanaf 2040): betreft de mogelijke ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven.
Totaal aantal woningen: 15.400.

Conform de afspraken in het convenant zal over de mogelijke transformatie niet eerder dan medio 2025 een besluit worden genomen.
Het gebied is nu volop in gebruik als havengebied en enkele erfpachtcontracten lopen door tot ver na de afloop van het convenant in 2029. Om dit laatste gebied te kunnen ontwikkelen dienen de in het gebied aanwezige bedrijven te worden verplaatst naar elders.

Noodzakelijke inframaatregelen t.b.v. deze fase.

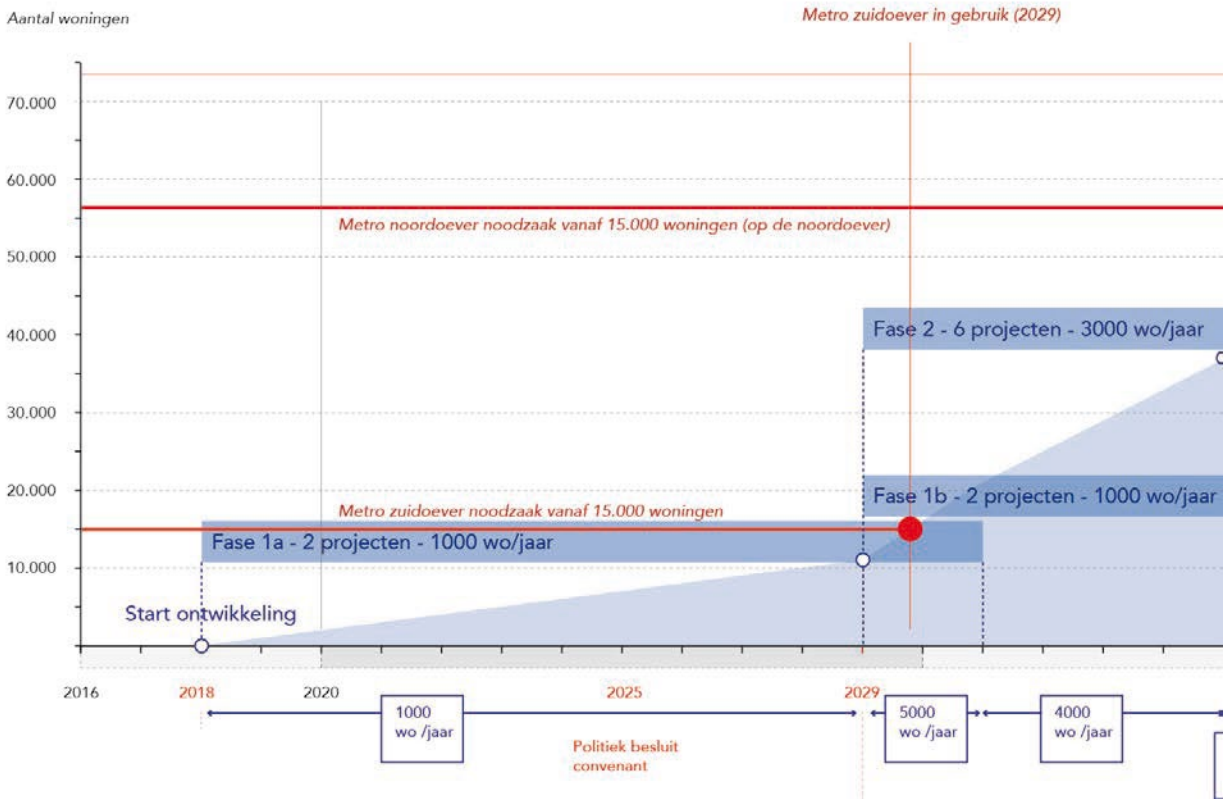
- veerverbindingen Coen- en Vlothaven naar metrostations;
- optimale OV-bereikbaarheid (t.z.t. nog nader uit te werken).

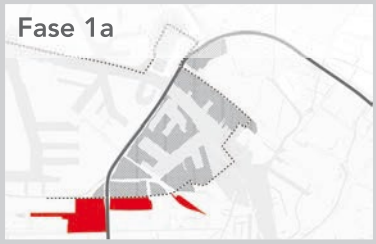
Noodzakelijke milieumaatregelen:

- milieucontour is in deze eindfase volledig teruggelegd: milieuhinder bedrijven is gesaneerd;
- verplaatsen in het gebied aanwezige bedrijven.

Het betreft een globale planning op bovenstaande uitgangspunten. Vanzelfsprekend zullen de marktontwikkelingen in de komende jaren de snelheid van de transformatie van Haven-Stad voor een belangrijk deel bepalen: met veel vraag zou de productie opgeschroefd kunnen worden. Indien de komende jaren een toenemende druk op de woningmarkt ontstaat die vraagt om een versnelde ontwikkeling van Haven-Stad kan in overleg met de convenantpartners onderzocht worden of het mogelijk is de ontwikkeling van één of meerdere van de pas op de plaats gebieden in de tijd naar voren te halen, zonder dat de bedrijfsvoering van de bedrijven in de Coen-en Vlothaven beperkt wordt.

Ontwikkelsnelheid Haven-Stad gekoppeld aan netwerkingrepen.



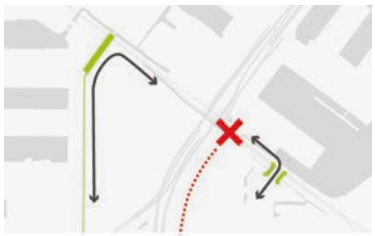








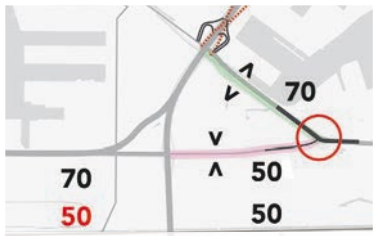
Downgraden Haarlemmerweg



Verwijderen ongelijkvloerse kruising



Nieuwe entree Minervahaven



Optimaliseren aansluitingen A10



Uitbreiden (H)OV tangenten



Sluiting korte ring metro



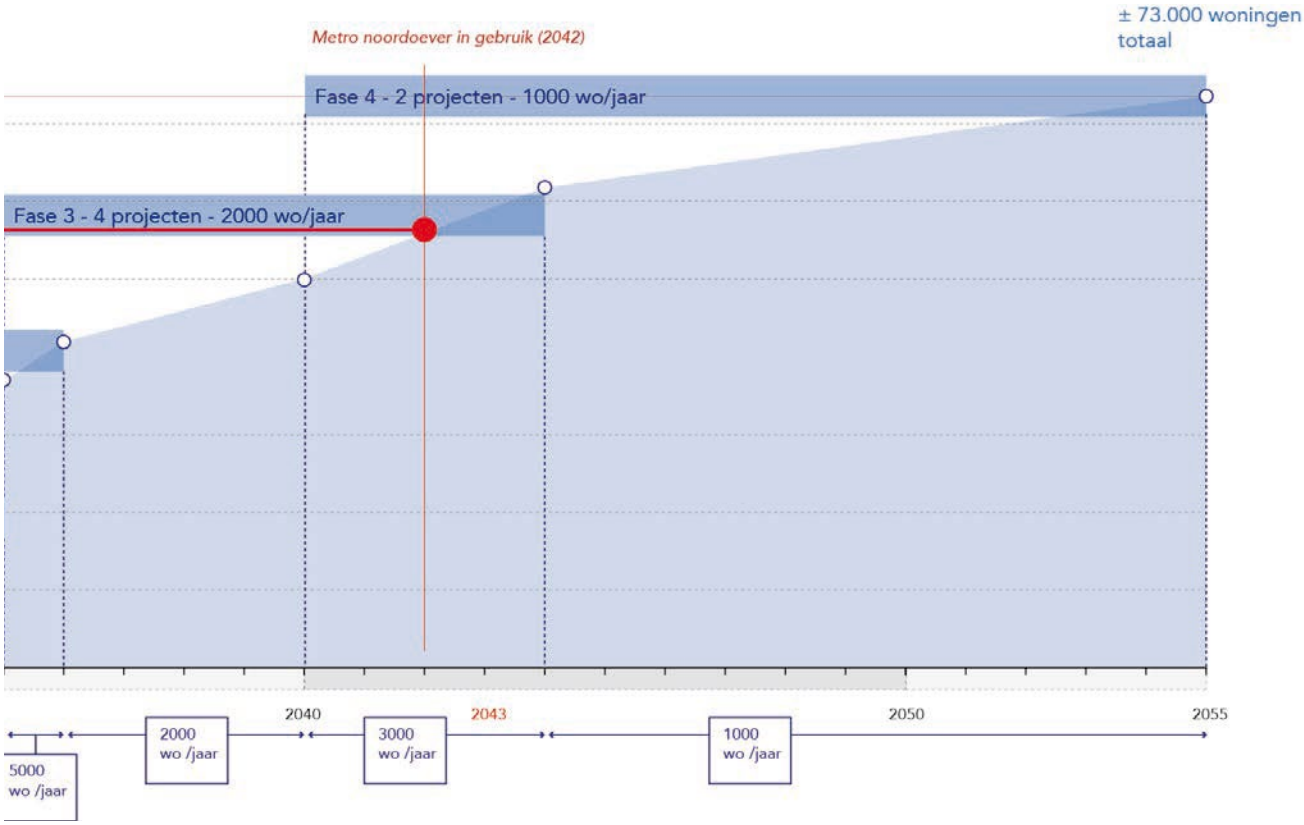
Beginnen met Groot Westerpark



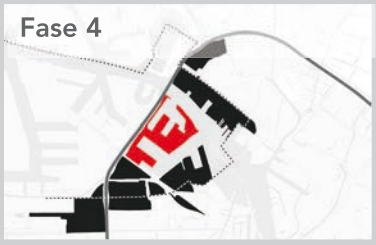
Verplaatsen Zaanstraat Emplacement



Groengebieden aanleggen

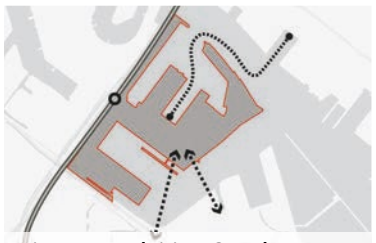








Nieuwe veerverbindingen

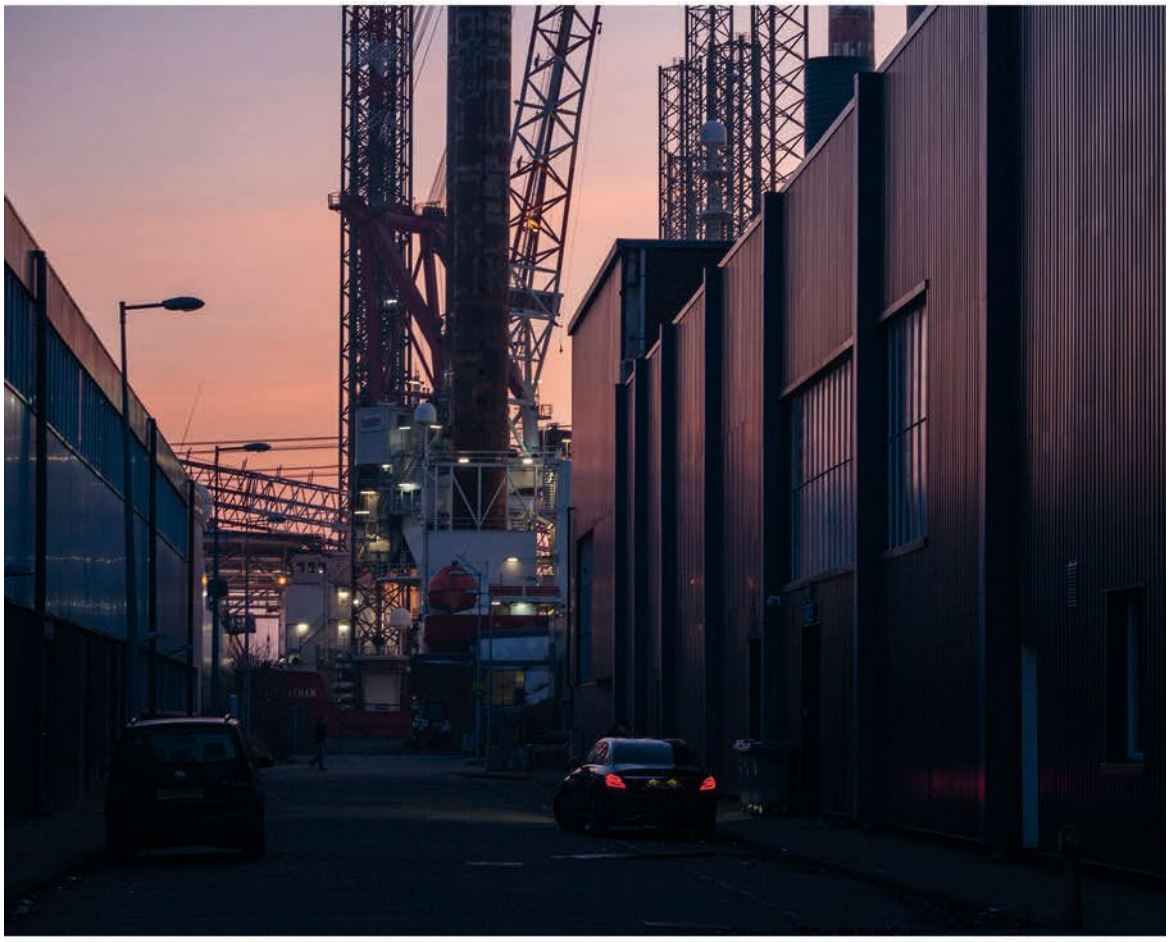


Nieuwe ontsluiting Coenhaven



Nieuw metrotracé ri. Zaanstad





10. Financiële strategie

10.1 Algemeen

Haven-Stad betreft een omvangrijke transformatie, er wordt feitelijk een stad gerealiseerd binnen de bestaande contouren. De omvang van de opgave plaatst deze daarom ook in financiële zin in een regionaal en nationaal perspectief. Conform de uitgangspunten van de ontwikkelstrategie is de financiële strategie primair gericht op beïnvloeding en verleiding van grondeigenaren en ontwikkelaars/beleggers tot het doen van investeringen. Financiële sturing vindt hierbij plaats vanuit grondexploitaties per deelgebied. Om de transformatie op gang te brengen worden zo nodig, strategische verwervingen gedaan. (Voor) investeringen in (bovenwijkse) infrastructuur en voorzieningen vinden plaats vanuit verschillende bronnen, waarbij aanvullende financiering voor grote infra-ingrepen wordt gezocht bij Provincie en Rijk. In de financieringsstrategie wordt verder een onderscheid gemaakt tussen de sturing op deelgebied en de sturing op (gebiedsoverstijgende) thema's.

10.2 Gebiedsontwikkeling deelgebieden

De gemeente streeft naar goede mogelijkheden om de gewenste transformatie te beïnvloeden en te verleiden. In dat kader wordt transformatie juridisch planologisch mogelijk gemaakt, wordt geïnvesteerd in de invulling van randvoorwaarden en vindt beïnvloeding plaats. Dat kan door strategisch panden of bedrijven te verwerven en deze te herontwikkelen. Daarmee kan een transformatiebeweging van een deelgebied worden geïnitieerd of ondersteund. Financiële sturing vindt plaats vanuit grondexploitaties op deelgebied niveau. Daarbinnen worden zowel transformaties als herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte en dergelijke opgenomen. De opbrengsten die in de grondexploitaties een plek krijgen zijn de volgende:

- bij eigen grond gemeente waarop geen vastgoed aanwezig is: de opbrengst van de gronduitgifte;
- bij strategisch verworven vastgoed: de opbrengst van de herontwikkeling;
- bij de herontwikkeling van een privaat vastgoedobject op gemeentegrond: de erfpachtmeerwaarde die meestal ontstaat doordat er een groter volume wordt gerealiseerd en/of een functiewijziging plaatsvindt met een hogere erfpachtopbrengst;
- bij herontwikkeling van een privaat vastgoedobject op private grond: de inkomsten op basis van kostenverhaal. Dat kan door voorafgaand aan de herontwikkeling financiele afspraken te maken (anterieure overeenkomst) of de gemaakte kosten achteraf te verhalen (op basis van een exploitatieplan).

De kosten die in de grondexploitaties een plek krijgen zijn opgenomen in de limitatieve kostensoortenlijst van de regelgeving voor grondexploitaties (Besluit Begroting en Verantwoording). Dat kunnen ook kosten betreffen van investeringen buiten een deelgebied waarvan het deelgebied profijt heeft. Binnen de deelgebieden wordt de toepasbaarheid van specifieke subsidieregelingen verkend, zoals die met betrekking tot innovatie. Met betrekking tot maatschappelijk vastgoed geldt dat het grondgebruik financieel landt in grondexploitaties van het gebied waar vestiging plaatsvindt (op basis van het grondprijsbeleid van de gemeente). De investering in het (maatschappelijk) vastgoed zelf worden gedekt vanuit de reguliere dekkingsbronnen. De beschikbaarheid daarvan wordt zo veel mogelijk geborgd parallel aan de investeringsbesluiten. Dat begint bij opname van het maatschappelijk vastgoed van Haven-Stad in het stedelijk overzicht van maatschappelijk vastgoed.

Overzicht dekkingsbronnen voor netwerkingrepen

Investering	Inzetdekking (nader te verkennen)
Doorgaande fietsverbindingen	Mobiliteitsfonds Vervoerregio (Grondexploitaties aanliggende projectgebieden)
Tijdelijke OV Verbindingen	Vervoerregio
Afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen nieuwe Hemweg	Mobiliteitsfonds Grondexploitaties aanliggende projectgebieden (Vervoerregio)
Kwaliteitsverbetering Westerpark	Groengelden Grondexploitaties aanliggende projectgebieden
Terugdringen geluid- en milieucontouren	Onder andere Innovatiefonds
HOV-verbinding zuidelijk deel en noordelijk deel	Rijksmiddelen Vervoerregio

De meeste dekkingsbronnen spreken voor zich. Dat geldt wellicht niet voor het Innovatiefonds. Dat fonds is opgericht ten behoeve van de herontwikkeling van de Houthavens, en kan worden ingezet voor bijvoorbeeld innovaties in bedrijven die de milieubelasting beperken. Onderzocht wordt of de scope van het Innovatiefonds kan worden verbreed naar de deelgebieden van Haven-Stad.

Tot slot zijn er diverse ambities op het gebied van duurzaamheid. De daaraan verbonden investeringen zullen ten laste komen van een grote diversiteit aan partijen, waaronder de (grondexploitaties binnen de) gemeente. Op basis van eerdere ervaringen met de realisatie van duurzaamheidsambities binnen en buiten de gemeente worden subsidiemogelijkheden en andere mogelijkheden om financieel te faciliteren verkend.

Luchtfoto met op de voorgrond het Westerpark, Sloterdijk I en de Alfadriehoek en op de achtergrond Sloterdijk Centrum



10.3 Investeringen in infrastructuur en gebiedsoverstijgende thema's

Voor een groot deel van deze investeringen geldt dat voor wat betreft de dekking sprake zal zijn 'mengsmering': dekking vanuit verschillende bronnen. Voor de hand liggende grotere bronnen zijn: het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen, sport, de BDU gelden die via de Stadsregio worden verstrekt voor investeringen in infrastructuur, de grondexploitaties en het Vereveningsfonds voor alle investeringen die direct gerelateerd kunnen worden aan de gebiedsontwikkeling, en de algemene dienst. Gegeven de omvang van de investeringen in met name infrastructuur ligt ook verkenning van dekking vanuit provinciale-, rijksmiddelen (MIRT) en wellicht ook Europese middelen voor de hand. De schaal van de investeringen is van invloed op de toepassing van de dekkingsbronnen. Om daar inzicht in te geven worden drie niveaus onderscheiden:

1. investeringen die alleen één specifiek deelgebied ten goede komen. Deze worden in principe binnen de grondexploitatie van het betreffende deelgebied opgenomen. Dit houdt in dat de wegen, openbare ruimtes en andere investeringen die alleen of voornamelijk ten goede komen aan een deelgebied binnen de grondexploitatie van dat gebied worden gedekt;
2. investeringen die een aantal deelgebieden ten goede komt, maar niet heel Haven-Stad. Veel van deze investeringen zullen een mengsmering kennen. Voor zover de grondexploitatie onderdeel is van die mengsmering vindt toerekening plaats aan de betreffende deelgebieden;
3. investeringen die heel Haven-Stad ten goede komen. Deze investeringen zijn in dit stadium al globaal te benoemen, maar kennen een grote onzekerheidsmarge voor wat betreft de kosten.

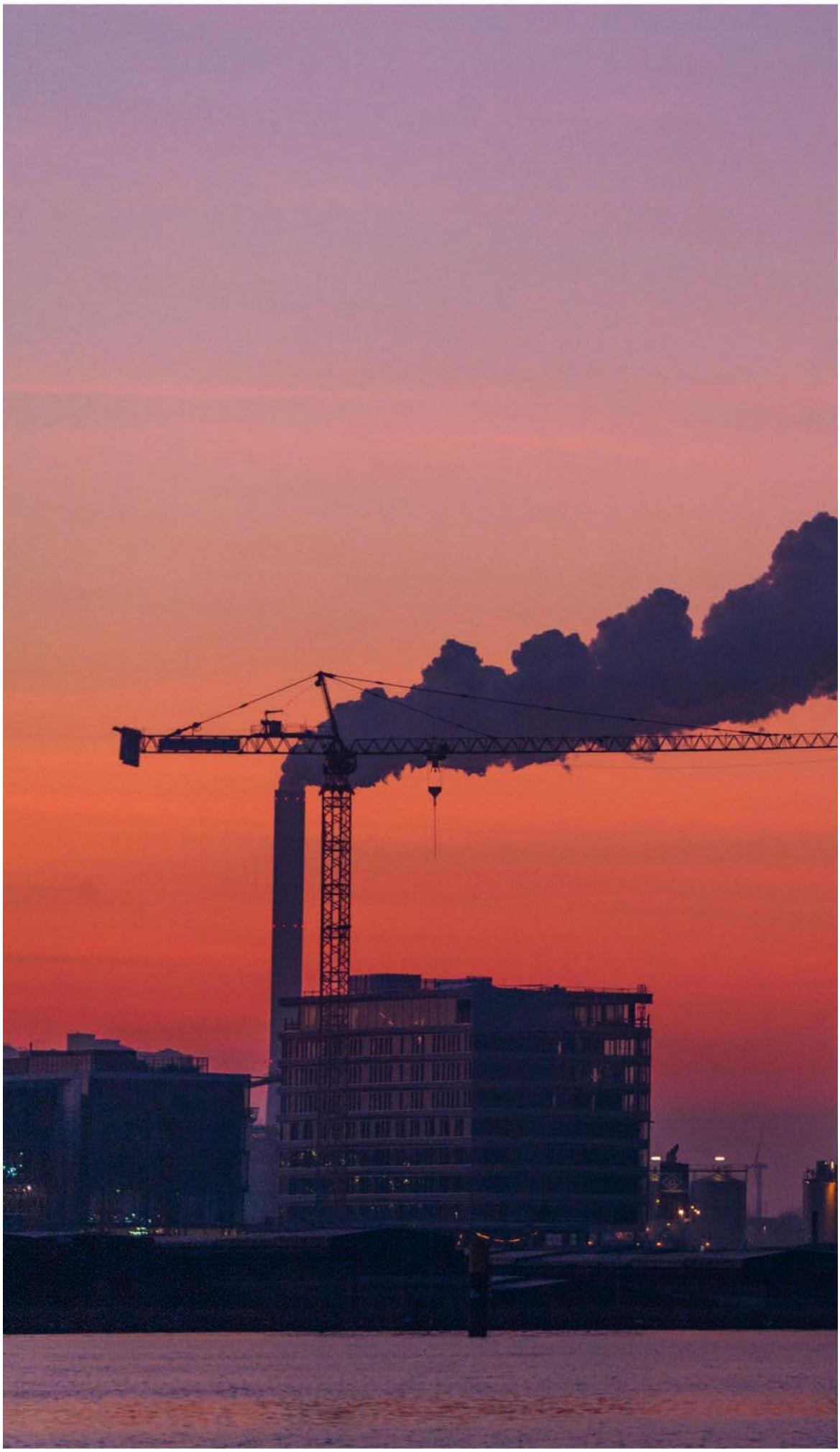


10.4 Financiële sturing

Hiervoor is de financiële strategie beschreven vanuit de genoemde elementen. Die komen samen in een financieel sturingsmodel. Dat heeft de volgende kenmerken:

- er is een financieel kader op het niveau van Haven-Stad, waarover met een vaste frequentie wordt gerapporteerd in de vorm van een Financieel Perspectief;
- er is geen noodzaak en mogelijkheid om een financieel verrekenmodel op het niveau van Haven-Stad in te stellen: dat vindt plaats op stedelijk niveau via het stedelijk Vereveningsfonds;
- er worden op deelgebiedniveau grondexploitaties ingesteld waarbinnen onder andere de gerealiseerde erfpachtmeerwaarde kan worden ingezet;
- de kosten en opbrengsten worden zo dicht mogelijk bij elkaar gebracht.

Op programmaniveau wordt de mogelijkheid onderzocht om additionele dekkingsbronnen te verbinden aan grotere (thema gerelateerde) investeringen. Een voorbeeld hiervan is een Europese subsidie voor groenvoorzieningen. Dat gebeurt in aanvulling op de meer reguliere bronnen zoals het Vereveningsfonds, het Centrale Mobiliteitsfonds en de BDU gelden (via de Vervoersregio).



11. Proces & organisatie

11.1 Aansluiten Haven-Stad bij regionale en landelijke ontwikkelingen

De ontwikkelstrategie Haven-Stad is onderdeel van een breed gedragen visie dat transformatie van bedrijfsterreinen in en nabij stedelijke centra een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan nationale opgaves en ambities op het gebied van ruimtelijke economische ontwikkeling, mobiliteit en duurzaamheid. Tezamen met de ministeries Infrastructuur&Milieu, Binnenlandse Zaken en Economische Zaken, hebben de provincies en gemeenten in Noord- en Zuidvleugel en Brabant een intentieverklaring ondertekend, waarmee beoogd wordt te komen tot een gezamenlijke Ruimtelijk-Economische OntwikkelStrategie (REOS). Zo is Haven-Stad, als onderdeel van de Zaan–IJ corridor, opgenomen als prioritaire opgave in de stedelijke transformatiegebieden in de landelijke REOS-agenda (voor de MRA samen met Schiphol als gemengd zakencentrum, Westas als grootschalig productielandschap en Sciencepark als campus).

De uitgangspunten van deze ontwikkelstrategie zullen worden ingebracht in het REOS-samenwerkingsverband, hetgeen moet leiden tot een uitvoeringsagenda die eind 2017 aan het Kabinet zal worden aangeboden. Momenteel wordt verkend waar het zinvol is gezamenlijk op te trekken,hoe knelpunten verholpen kunnen worden en kansen benut.

Daarnaast zal de investeringsagenda, die voortvloeit uit de ontwikkelstrategie, worden ingebracht in de (ontwikkel)agenda's van het Noordzeekanaalgebied, de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoersregio Amsterdam en het BestuurlijkOverleg MIRT. Uitgangspunt hierbij is dat gezien de omvang/schaal van Haven-Stad en de opgaven met betrekking tot mobiliteit, duurzaamheid en het mengen van wonen en werken, zich alleen lenen voor landelijk gedragen en regionaal ingebedde oplossingsrichtingen.

De ontwikkeling van Haven-Stad raakt in het bijzonder direct de ontwikkelingen die plaatsvinden in gemeente Zaanstad. In het kader van de Zaan-IJ corridor wordt nauw samengewerkt aan het gezamenlijk vormgeven van de transformatie opgave van de huidige bedrijfsgebieden aan de Noordelijke IJ-oevers en de Zaan. En daarnaast ook aan het bouwen van goede fysieke, stedenbouwkundige en economische verbindingen tussen beide gemeenten.

De Ontwikkelstrategie Haven-Stad heeft een schaalniveau dat grensoverschrijdende ruimtelijk-economische effecten heeft. Regelmatige kennisuitwisseling en afstemming van bestuurlijke voorbereiding zal plaatsvinden met regionale partners (platform Noordzeekanaalgebied en de bestuurlijke overleggen op MRA niveau, zoals het BO Ruimte). De stapsgewijze en gefaseerde aanpak van ontwikkelingen geven de mogelijkheid dit op strategische momenten in de tijd te doen. In de monitorings-en besluitvormingsprocessen worden de regionale bestuurlijke overleggen opgenomen. Haven-Stad dient onderdeel te zijn van regionale besprekingen.

11.2 Programmaorganisatie Haven-Stad

Om de ontwikkelstrategie Haven-Stad tot uitvoering te brengen wordt een programmaorganisatie ingericht onder verantwoordelijkheid van de wethouder Ruimtelijke Ordening & Grond en Ontwikkeling. De programmaorganisatie valt ambtelijk onder de directeur Ruimte en Duurzaamheid. Er wordt een programmabureau Haven-Stad ingesteld. Het Programmabureau Haven-Stad is verantwoordelijk voor:

- bewaken samenhang, aanjagen gebiedsontwikkeling;
- regionale samenhang en afstemming met buurgemeenten en provincie, gebiedsuitwerkingen en strategiebesluiten (Grond en Ontwikkeling is verantwoordelijk voor investerings- en projectbesluiten conform Plaberum);
- gebiedsoverstijgende infrastructuur en maatschappelijke voorzieningen (Grond en Ontwikkeling is verantwoordelijk voor infrastructuur binnen de grondexploitatie);
- gebiedsoverstijgende aanpak op het gebied van duurzaamheid;
- sluiten convenanten met partijen ten behoeve van realisatie duurzaamheidsdoelen;
- uitvoering geven aan het 'transformatieprogramma bedrijven' in samenwerking met het bedrijfsleven, Havenbedrijf en gemeente

	Programmasturing	Gebiedssturing
Regisseren	Ambities en doelen Samenhang programma (4jaren plan) Mobiliteit en bereikbaarheid Duurzaamheid Milieu en Geluid Water Bovenwijkse voorzieningen Bovenwijkse investeringen (Financieel perspectief)	Projectresultaten Openbare ruimte Juridisch planologisch kader Grondexploitaties
Faciliteren	Projectorganisaties Identiteit Bebouwingstypologie	Gebiedsontwikkeling Transformatie aanpak



Zaanstad – gericht op het verminderen van milieubelasting van bedrijven in en rond Haven-Stad (incl. Westpoort) en het vroegtijdig informeren en adviseren m.b.t. transformatie mogelijkheden en/of opties voor bedrijfsverplaatsing.

- oprichten monitoringssysteem voor het optimaliseren van de milieugebruiksruimte;
- oprichten transformatieloket waar ontwikkelaars d.m.v. een leefomgevingsfoto worden gefaciliteerd bij planontwikkeling.

Het programmabureau heeft zowel een regisserende als een faciliterende rol en verhoudt zich tot de gebiedssturing volgens het naastgelegen schema.

De ambtelijke coördinatie en afstemming vindt plaats in de Stuurgroep Haven-Stad. Hierin vertegenwoordigd zijn de directies van: Ruimte en Duurzaamheid, Grond en Ontwikkeling, Economische Zaken, Verkeer en Openbare Ruimte en het Havenbedrijf. Daarnaast zal indien nodig afstemming plaats vinden binnen de Stuurgroep Sprong over het IJ. Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor Haven-Stad ligt zowel bij de wethouder Ruimtelijk Ordening als de wethouder Economische Zaken en Haven. Voor de bestuurlijke afstemming zal een bestuurlijk overleg worden ingesteld waarvoor een bestuurlijk vertegenwoordiger van de gemeente Zaanstad en een bestuurlijk vertegenwoordiger van de provincie alsmede bestuursleden van de drie betrokken stadsdelen (Noord, West en Nieuw-West) worden uitgenodigd.



Luchtfoto met op de voorgrond de Minervahaven en op de achtergrond de Coen- en Vlothaven

Deel III

Uitvoeringsagenda 2018-2022



12. Uitvoeringsagenda

Om de geleidelijke transformatie inclusief de in de ontwikkelstrategie aangescherpte ambities en doelen verder vorm te geven, is het nodig om in komende vier jaar een aantal vervolgstappen te zetten in planvorming en uitvoering. Hierna is de uitvoeringsagenda op hoofdlijnen beschreven.

12.1 Mobiliteit

Verbetering OV

Om de komende vier jaar OV-verbindingen te verbeteren, wordt een aantal HOV-verbindingen gerealiseerd. Via de Haarlemmerweg, Transformatorweg, verlenging van de West Tangent en een HOV-verbinding Noord en Zaanstad. Daarnaast worden verkenningen gedaan voor een HOV-verbinding voor het zuidelijk deel en een verkenning naar de realisatie van een HOV-verbinding Noord/Zaanstad.

Verbeteren doorgaand wegennet

Om onder andere wijkverkeer zo veel mogelijk terug te dringen en voor een goede ontsluiting te zorgen wordt het doorgaande wegennet verbeterd. Een eerste onderdeel is momenteel in uitvoering: de afwaardering en herinrichting van de Haarlemmerweg. Verder wordt uitvoering gegeven aan het opheffen van de verkeersroute Slo-terdijkweg/Contactweg, en aan het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen bij Radarweg-Nieuwe Hemweg en Contactweg-Nieuwe Hemweg. De belangrijke elementen: opwaardering van de Nieuwe Hemweg en het afwaarderen van de Transformatorweg, worden voorbereid.

Verbeteren (doorgaande) fietsverbindingen

De komende vier jaar worden op twee plaatsen doorgaande fietsverbindingen verbeterd: die door het Westerpark, en die van de Dam tot Dam met Noord/Zaanstad. Ook wordt er een verkenning gestart naar langzaam verkeersverbindingen van Noord naar Zuid. Dit gebeurt bovenop de reeds in de 'Sprong over het IJ' vastgestelde verbindingen.

Beperking automobiliteit

Beperking van automobiliteit vindt plaats door de parkeernorm aan te passen bij de projecten die op korte termijn uitgevoerd zullen worden en indien mogelijk bij projecten die al in uitvoering zijn. Daaraan gerelateerd wordt een locatiestudie voor een transferium uitgevoerd. Ook worden de mogelijkheden verkend van smart mobility, waarbij met ICT toepassingen verkeerstromen worden geoptimaliseerd.

12.2 Duurzaamheid

Stimuleren duurzame energieopwekking

De vervolgstappen voor het stimuleren van duurzame energieopwekking zijn:

- opstellen inkoopstrategie voor een CO2 vrije duurzame warmte en koude voorziening met de mogelijkheid om meerdere bronnen te gebruiken (2017);
- opstellen warmteplannen voor de gebieden Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk 1-Zuid (2017-2018);
- ruimte reserveren voor een onderstation voor de elektriciteitsinfrastructuur in Sloterdijk 1 Noord (2018-2020);
- opnemen van een strengere EPC norm (0,2) en aardgasloos in bestemmingsplannen voor fase 1A, (2017);
- haalbaarheidsonderzoek naar duurzame elektriciteitsbronnen, met betrekking tot de periode 2017-2025 (2019-2020);
- roadmap opstellen voor de ontwikkeling van een smart grid i.s.m. Liander (2019).

Uitstootvrije mobiliteit

Reduceren van de uitstoot wordt aangepakt door het vergroten van de bestaande milieuzone voor fase 1a (2020). Daarnaast wordt een risicoanalyse uitgevoerd naar het versneld verbijzonderen van de milieuzone voor emissievrij personenvervoer (auto), voor fase 1A. (2029), en door de realisatie van laadpalen elektrisch vervoer conform het beleid in de deelgebieden fase 1a.

Efficiënt omgaan met grondstoffen

Om het circulaire bouwen te bevorderen worden (privaat rechtelijke) afspraken gemaakt met bouwers en ontwikkelaars over hergebruik van grondstoffen/elementen in de bouw en, waar relevant, hergebruik van gebouw casco's in Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I-Zuid (vanaf 2019). Een adviesgroep met vertegenwoordiging uit de sloop, de bouw, en de financiële sectoren (2018) wordt hiervoor opgericht.
Daarnaast wordt een haalbaarheidsonderzoek

(quickscan) gedaan naar het oprichten van een fysieke grondstoffenbank met partners uit de regio, waaronder het Havenbedrijf (2017). En we voeren een haalbaarheidsstudie uit naar de werking van het inzamelsysteem voor huishoudelijk afval, waaronder kleinschalige recyclepunten voor fase 1a (2018). Ook onderzoeken we de haalbaarheid naar alternatieven voor logistiek bedrijfsafval (2018).
Ten slotte wordt een aanpak opgesteld circulaire openbare ruimte (2018).

12.3 Milieu, veiligheid & gezondheid

Water- & klimaatbestendigheid

Onderzoek wordt gedaan naar de overstromingsbestendigheid en de verantwoordelijkheidsverdeling voor die overstromingsbestendigheid. In fase 1a en 1b wordt een waternetwerk ontworpen en aangelegd. Daarnaast wordt een ontwikkelingsstrategie gemaakt voor het oppervlakte watersysteem, met de focus op de verbindingen die niet in de planvorming van de deelgebieden worden opgelost.

Terugdringen milieu- & geluidscontouren

- onbenutte milieuruimte van bedrijven in het gebied terugbrengen en waar nodig bronmaatregelen nemen, in overleg met zittende bedrijven en eigenaren;
- maximale milieucategorie beperken voor nieuwe bedrijven die zich in het gebied willen vestigen (max. 3.1) en transformatie niet belemmeren (m.u.v. Coen- en Vlothaven) o.a. via facet-bestemmingsplannen;
- gezoneerde industrieterrein stapsgewijs verkleinen (m.u.v. Coen- en Vlothaven);
- wegverkeersgeluid beperken door afwaardering van de Haarlemmerweg en Transformatorweg.

Juridisch planologisch, Plaberum

- investeringsbesluit Sloterdijk I-Zuid;
- bestemmingsplan(nen) Sloterdijk I-Zuid;
- gebiedsuitwerking Hemknoop;
- ruimtelijk Programmatisch kader Minervahaven;
- ruimtelijk programmatische visie Sloterdijk Centrum;
- opstellen Visie leefomgevingskwaliteit (ikv Stad en Milieubenadering) voor fase 1a en 1b Haven-Stad;
- nader onderzoeken toepassing Zeehavennorm en Stad en Milieubenadering;
- opstellen monitoringsprogramma Haven-Stad;
- Haven-Stad aanmelden als prioritair project Programmatisch Aanpak Stikstofdepositie;

12.4 Economie

Economisch-ruimtelijke strategie

Voor de Noordelijke ZaanIJ-oevers was de gemeente Amsterdam samen met de gemeente Zaanstad opdrachtgever voor een Economisch-Ruimtelijke verkenning. Een soortgelijke studie zou de basis kunnen vormen voor heel Haven-Stad.
Aspecten die hierbij aan de orde komen:

- het verder uitwerken van de diverse werkmilieus in Haven Stad (conform de typologieën in Ruimte voor de Economie van Morgen);
- economische positionering van Haven-Stad en de toegevoegde waarde van bedrijven voor versterking van de (centrum)stedelijke economie;
- de criteria die gehanteerd moeten worden t.b.v. mengmogelijkheden, clustering bedrijven en herschikkingskansen. Dit ook bezien op schaal van het Noordzeekanaalgebied en MRA;



- de verbinding leggen op het maatschappelijk vlak, het versterken van de werkgelegenheid door de juiste bedrijven op de juiste plek, en inzichtelijk maken wat voor een effect de transformatiestrategie kan hebben op de arbeidsmarkt in de aangrenzende wijken en buurten, vooral voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt .
- de tijdsfactor of fasering. Meerdere milieufactoren spelen een rol die mettertijd zullen veranderen. Wat moet er nu gebeuren en wat moeten we faseren ten opzichte van de toekomstige ontwikkeling van de milieu-ruimte?

Er wordt (mede op verzoek van de ORAM) een overlegplatform met bedrijven ingesteld waarin de voortgang voor Haven-Stad wordt besproken. Ook de gemeente Zaanstad wordt hierbij betrokken.
In het platform wordt besproken hoe kan worden omgegaan met belemmeringen die de zittende bedrijven nu al kunnen ondervinden bij hun bedrijfsvoering en op welke wijze in de toekomst gezamenlijk invulling kan worden gegeven aan het beheer van het gebied gedurende de transformatieperiode.
Er zal een bedrijven(transformatie)loods worden aangesteld die bedrijven in dit proces faciliteert en begeleidt.

Er zal een verkennend onderzoek worden gedaan naar mogelijkheden voor alternatieve locaties voor bedrijven die daar nu specifiek om vragen (onder andere convenantpartners Coen- en Vlothaven). Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven een plek kunnen krijgen in de Amsterdamse Haven, het onderzoek zal worden afgestemd met de gemeente Zaanstad en de andere partners in het Noordzeekanaalgebied.

12.5 Wonen & voorzieningen

Inclusief hoogstedelijk woningbouwprogramma (omvang, prijscategorieën)

Op basis van het vastgestelde woningbouwbeleid worden, de komende vier jaar een marktstrategie en richtlijnen gerealiseerd voor onder andere de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen in fase 1a gebieden.

Ruimte voor voorzieningen

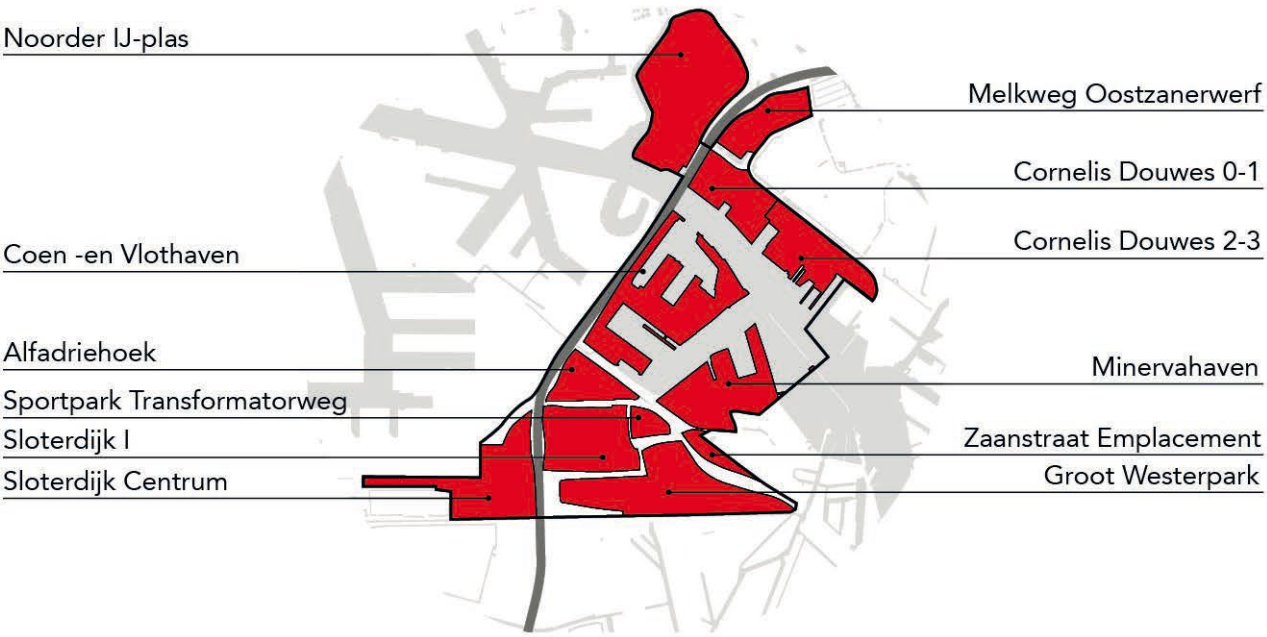
Er wordt een voorzieningenplan opgesteld voor geheel Haven-Stad. Op basis daarvan wordt ruimte gereserveerd in de diverse deelgebieden.

Ruimte voor recreatie en groen

Het Westerpark wordt de komende vier jaar verbeterd. Daarnaast vindt planvorming plaats voor de ontwikkeling van de Noorder IJplas. Op deelgebiedniveau worden wijkparken gerealiseerd.



Luchtfoto met op de voorgrond de Minervahaven en op de achtergrond de gebieden Cornelis Douwes 0-1 en 2-3


Noorder IJ-plas
Melkweg Oostzanerwerf
Cornelis Douwes 0-1
Cornelis Douwes 2-3
Coen -en Vlothaven
Alfadriehoek
Minervahaven
Sportpark Transformatorweg
Sloterdijk I
Zaanstraat Emplacement
Sloterdijk Centrum
Groot Westerpark

Deel IV
Ingrepen per deelgebied

Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk Centrum - Noord (> 2018)

Hoogbouw, transport en overgang naar groen buitengebied

Sloterdijk-Centrum wordt aan de noordzijde begrensd door de Transformatorweg en de spoorlijn Haarlem-Amsterdam en aan de zuidzijde door de Haarlemmerweg en Haarlemmervaart. Aan de oostzijde is de Ring A10 de grens en aan de westzijde de Seineweg. Het kavel Sloterdijk-Centrum Noord is omsloten door de infrastructuur van de Ring A10, de Westrandweg en de Transformatorweg.

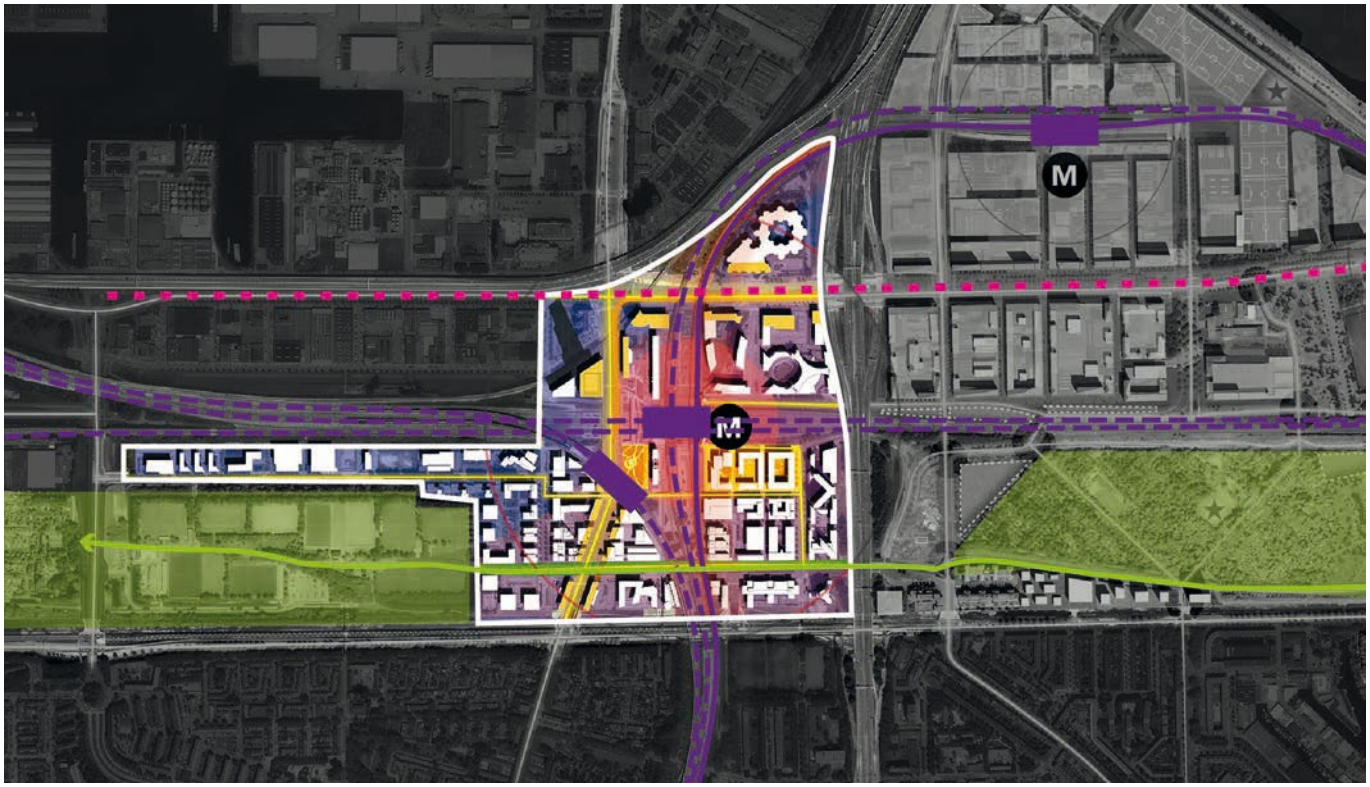
Sloterdijk-Centrum groeit uit tot een volwaardig hoogstedelijke wijk waar wonen en werken in balans zijn met elkaar. In Sloterdijk-Centrum ligt station Sloterdijk. Het aantal reizigers dat hier gebruik van maakt neemt de komende jaren toe, waardoor dit station zal uitgroeien tot het 7e station van Nederland. De ontwikkeling van Haven-Stad, maar ook van de Ringzone west en Zaanstad, zullen het belang van de knoop nog verder vergroten. Op dit moment kent het station problemen op het gebied van reizigerstransfer, kunnen toegangspoorten met moeite worden ingepast, is er een tekort aan fietsparkeerplekken en voldoet het station op vele plekken niet aan het Stationsconcept. Verder laat de beleving en de sociale veiligheid op en rond het station te wensen over. De toenemende drukte en alle daaraan gerelateerde zaken maken het noodzakelijk om het gehele station daarop aan te passen. Omdat stationsontwikkeling, zeker van deze grootte, een langdurig en complex proces is, kan hier niet vroeg genoeg mee begonnen worden.

Door de extreem goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, die bovendien nog zal uitbreiden door het sluiten van de kleine metroring, is Sloterdijk Centrum ook zeer geschikt voor het huisvesten van andere functies dan wonen. Dat is op dit moment al het geval: er is een groot aantal arbeidsplaatsen in het gebied. Het aantal arbeidsplaatsen zal in de toekomst niet veel toenemen, er vindt vooral verdichting met woningen plaats. De verhouding wonen:werken zal in de toekomst daarom geen 80:20 zijn zoals in de rest van Haven-Stad, maar 50% wonen en 50% werken.

Het hoogstedelijke karakter wordt vorm gegeven door een clustering van hoogbouw rondom het station tot maximaal 200 meter. Op deze manier is Sloterdijk-Centrum al van ver te herkennen, zowel vanaf het IJ, als de vanaf de Westrandweg en het Centraal Station.

Naast de verdere verdichting van dit knooppunt is er ruimte voor het toevoegen van woningbouw in dit gebied door de afwaardering en herinrichting van de Haarlemmerweg waardoor de geluidsoverlast van deze weg verminderd wordt. Woningbouw wordt gecombineerd met niet-wonen. In Sloterdijk-Centrum gaat het om een combinatie van detailhandelsvoorzieningen, hotels, kantoren, scholen etc. Rondom het station is ruimte voor een cluster van detailhandel met een wijkoverstijgend bedieningsgebied.

In Sloterdijk-Centrum is aandacht voor vergroening en speelt de (langzaam verkeers-)verbinding tussen het Westerpark en Sportpark Spieringhorn een belangrijke rol. Hierdoor wordt het sportpark beter aangetakt op de verstedelijking.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Spoortracé
- Metro- of treinstation
- Groene fietsverbinding

Programma

	Nu	Straks
	521.922m²	1.058.264m²
	14.036 arbeidsplaatsen	15.515 arbeidsplaatsen
	0 woningen	7.410 woningen
	0 scholen PO/VO	5 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	5 zorgcentra
	0m² aan sportvelden	14.820m² terrein voor georganiseerde sport

Sloterdijk I Zuid en Noord (> 2018 en > 2029)

Nabij het groen en de stad

Sloterdijk I wordt begrensd door het spoor van de Ringlijn aan de noordzijde, door de Condensatorweg aan de zuidzijde, de Ring A10 aan de westzijde en sportpark Transformatorweg en het Westerpark aan de oostzijde. Sloterdijk I is onderverdeeld in twee deelgebieden: Sloterdijk I-Noord en Sloterdijk I-Zuid.
Op de Transformatorweg ligt de grens van het 'Pas op de plaats convenant' waardoor de ontwikkeltermijn van het noordelijk gedeelte pas na 2029 aan de orde is.

Sloterdijk I-Zuid kan op korte termijn ontwikkeld worden omdat dit gebied buiten het pas op de plaats convenant en de 55dB(A) contour ligt. Hiervoor vinden inmiddels gesprekken plaats met verschillende gebouweigenaren en is een in 2016 strategiebesluit genomen. In 2017 wordt gewerkt aan een investeringsbesluit.

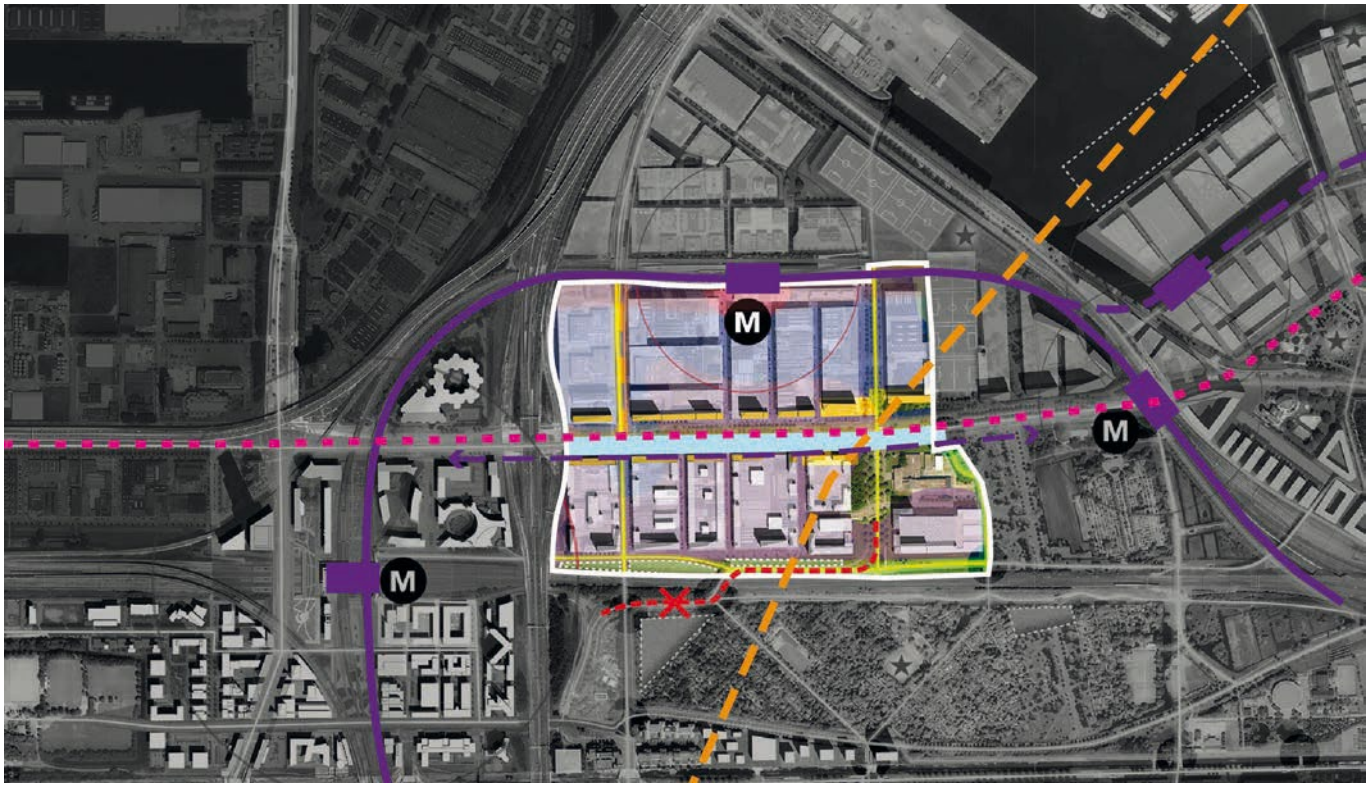
Sloterdijk I-Noord zal na transformatie bijdragen aan het extra draagvlak voor het sluiten van de kleine metroring. Station Isolatorweg wordt dan verbonden met Station Amsterdam Centraal. Hierdoor komt Station Isolatorweg op dezelfde reistijd vanaf Centraal Station te liggen als station Wibautstraat.

In Sloterdijk I geldt een verhouding van 80% wonen en 20% niet-wonen. Omdat Sloterdijk I direct gekoppeld is aan de Ring A10 is dit een voor de hand liggende plek voor het vestigen van productieve bedrijvigheid (conform het rapport 'de Economie van Morgen) vanwege de aan- en afvoer van producten.

Binnen Sloterdijk I wordt de Transformatorweg afgewaardeerd naar stadsstraat. Dit wil zeggen dat het doorgaande verkeer van en naar de stad niet langer over de Transformatorweg hoeft te rijden, maar als alternatief de opgewaardeerde Nieuwe Hemweg kan nemen. Een stadsstraat is een economisch functielint, met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Hier vinden we winkels, bedrijven, kantoren en horeca. Stadsstraten hebben hierdoor, naast een belangrijke economische betekenis, ook een sociale functie.

Sloterdijk I-Zuid wordt aan de zuidzijde begrensd door het Westerpark. Rondom het Westerpark is ruimte voor hogere bebouwing zodat het park als het ware ingekaderd wordt.
Om sluipverkeer (van met name vrachtverkeer), vanaf de Haarlemmerweg, langs de Molenwerf en Sloterdijk Dorp naar de oprit S102, te voorkomen wordt de Sloterdijkerweg afgesloten voor autoverkeer. Hiermee krijgen fietser en voetganger vrij baan.

Uit onderzoek is gebleken dat de regenbestendigheid van Sloterdijk I verbeterd moet worden. Om wateroverlast te voorkomen dient er extra wateropvang geregeld te worden in de vorm van een gracht die aansluit op het lokale drainagesysteem. Daarnaast zullen de kavels zodra ze ontwikkeld/getransformeerd worden, moeten worden opgehoogd.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Unesco contour (2km t.o.v. bufferzone)
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Aanleggen nieuwe gracht t.b.v. waterberging
- HOV Verbinding Transformatorweg
- Sloterdijkerweg los knippen t.b.v. autovrije route

Programma

	Nu	Straks
	360.311m^2	1.122.000m^2
	4.731 arbeidsplaatsen	7.480 arbeidsplaatsen
	0 woningen	11.220 woningen
	0 scholen	8 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	8 zorgcentra
	0m^2 aan sportvelden	56.100m^2 terrein voor georganiseerde sport

Zaanstraat Emplacement (> 2025)

Van barrière naar verbinding

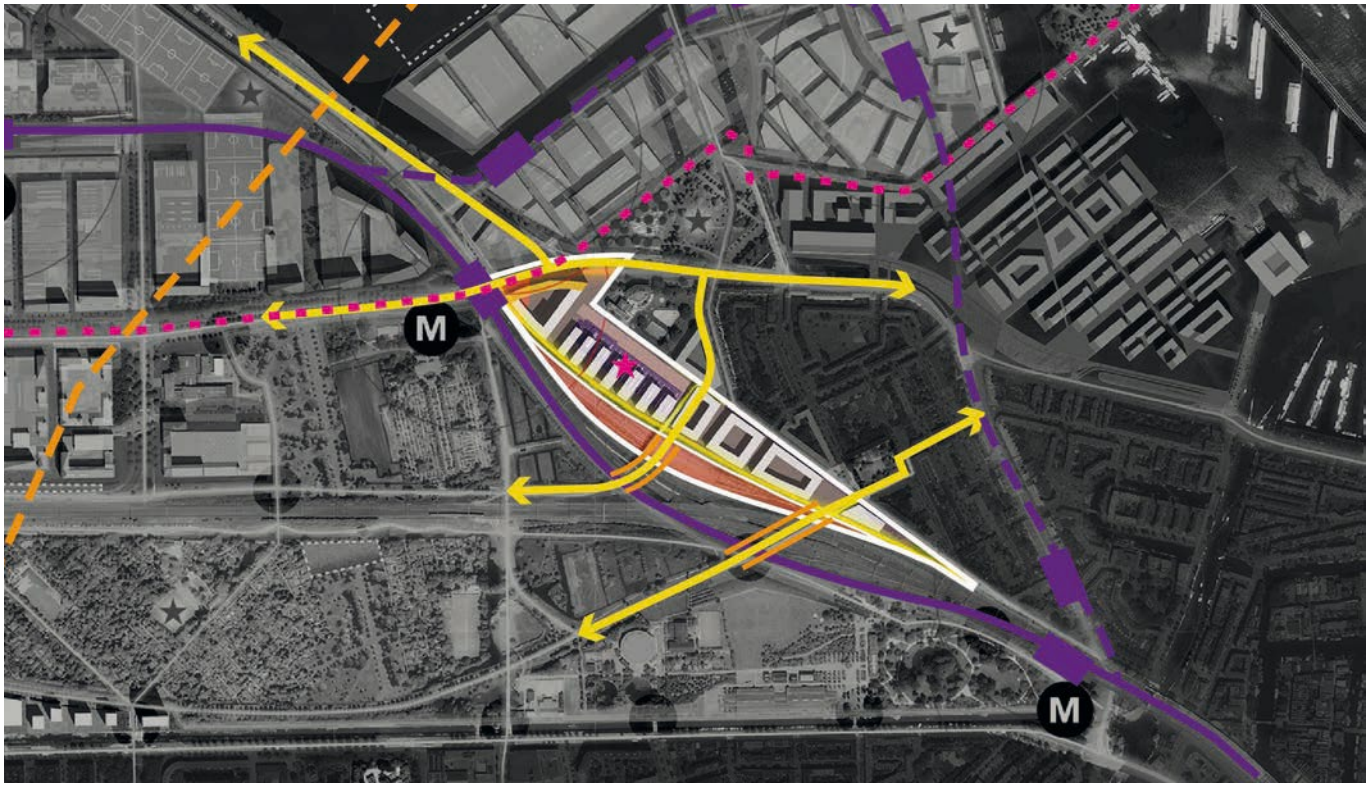
Het terrein van het Zaanstraat Emplacement ligt tussen de Spaarndammerbuurt en het Westerpark in. Het bestaat grotendeels uit verhoogd gelegen sporen en is eigendom van drie stakeholders: NedTrain, ProRail en gemeente Amsterdam.

Het is een cruciale schakel tussen het woongebied van de Spaarndammerbuurt en het stadspark Westerpark. Met het sluiten van de kleine metroring zal op de kop van het emplacement, ter plaatse van de Transformatorweg, een nieuwe halte worden gesitueerd waardoor het gebied per openbaar vervoer optimaal ontsloten wordt. Ook worden er twee langzaamverkeersverbindingen over het spoor toegevoegd waardoor er een (en, vanwege de hoogteligging, spectaculaire) verbinding tussen stad en groen wordt gemaakt. Hierdoor kunnen de bewoners uit omringende wijken snel met de fiets naar het waterfront van het IJ. Andersom kan men vanuit de Houthavens en de toekomstig te ontwikkelen gebieden van Haven-Stad snel naar het Westerpark. Onderzocht wordt of het mogelijk is om een langzaamverkeersverbinding langs de huidige sporen te realiseren zodat ook in oost-west richting een snelle verbinding richting Centraal Station ontstaat.

Door de strategische ligging aan park en stad en de optimale ontsluiting is het mogelijk om een hoge bebouwingsdichtheid op het Zaanstraatemplacment te realiseren. Naast het bieden van woningen voor veel mensen, wordt hier ook hoogbouw ingezet om de plek ruimtelijk te markeren.

Naast de Spaarndammerbuurt dient er rekening gehouden te worden met de UNESCO buffer zone waarbij beoogde hoogbouw niet het beschermde stadsgezicht van de binnenstad mag aantasten.

In de MER is vastgelegd dat er een haalbaarheidsonderzoek wordt gedaan naar de verplaatsing van het emplacement. De eerste resultaten wijzen voorlopig uit dat de sporen van Prorail moeten blijven liggen. Er vindt nog nader onderzoek plaats naar wanneer het deel van Nedtrain vrij kan komen voor transformatie. De verwachting is dat dit na 2025 het geval zal zijn.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Unesco contour (2km t.o.v. bufferzone)
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metrostation
- Emplacement ProRail
- Nieuwe / verbeterde verbindingen over spoorbundel

Programma

	Nu	Straks
	11.748m²	182.000m²
	40 arbeidsplaatsen	1.213 arbeidsplaatsen
	0 woningen	1.820 woningen
	0 scholen	1 school PO
	0 zorgcentra	1 zorgcentrum
	0m² aan sportvelden	9.100m² terrein voor georganiseerde sport

Minervahaven (> 2029)

Woon-werk wijk aan het water

De Minervahaven ligt tussen de Houthavens, de Coen- en Vlothaven en Sloterdijk I in, op een strategische locatie aan het water.
De strategische positie van het plangebied, georiënteerd op het IJ met de te verbeteren aansluitingen op de Ring A10, de transformatiegebieden Sloterdijk, het Zaanstraat Emplacement, de Houthavens en op de bestaande stedelijke structuur van de Spaarndammerbuurt biedt grote mogelijkheden om een ruimtelijk-programmatische mengstrategie voor dit deel van de stad en regio uit te nutten.

De Minervahaven is volop in ontwikkeling waarbij het allang niet meer gaat om puur haven gerelateerde bedrijvigheid. Sterker nog, het gebied verkleurt in een rap tempo tot een gewilde vestigingsplek voor kantoren uit de creatieve sector, hotels en leisure. Dit bewijst de enorme potentie van deze plek op de grens tussen stad en haven. Eigenlijk verkleurt het gebied tot een gemengd stuk stad, maar nog zonder woningbouw. Op de middellange termijn (na 2029) is dit echter wel mogelijk, vanzelfsprekend rekening houdend met geluidscontouren.

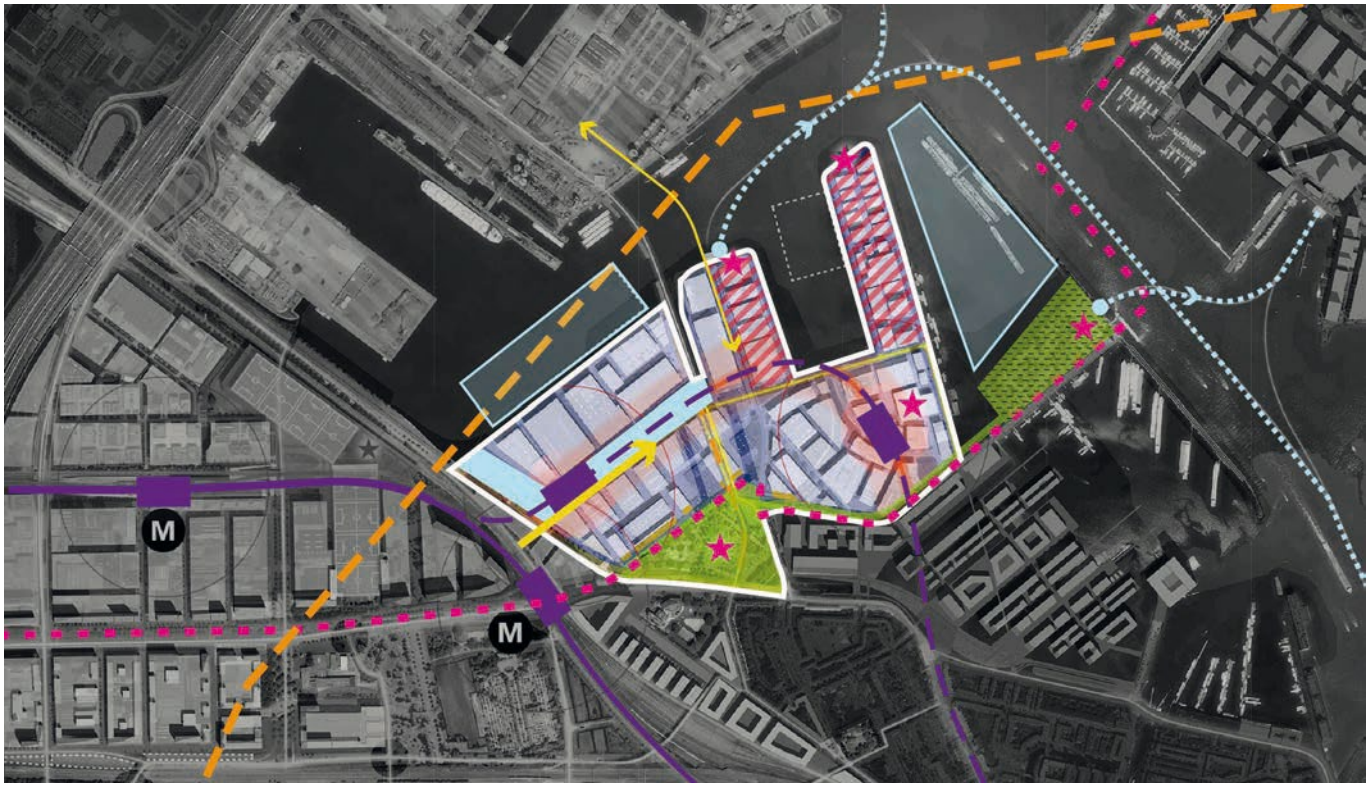
In de Minervahaven ontplooien momenteel vele initiatieven die niet helemaal passen in het huidige bestemmingsplan. Zo zijn er initiatieven voor creatieve kantoren, studentenhotel, bioscoopcomplex. Het merendeel van deze initiatieven hebben betrekking op de vestiging van zogenoemde vierde-linie bedrijven (niet-havengebonden bedrijven). Bij de verzelfstandiging van de Haven is overeengekomen dat gemeentelijke goedkeuring is vereist voor vestiging van deze bedrijven. Afgewogen moet (kunnen) worden of de vestiging van vierde-liniebedrijven in overeenstemming is met gemeentelijk beleid (zoals de kantorenstrategie, grondprijsbeleid en dergelijke). Vanuit programmateam Haven-Stad, is daarom met het Havenbedrijf afgesproken om het ruimtelijk programmatisch kader voor Minervahaven te actualiseren. Het Havenbedrijf en de gemeente Amsterdam trekken hierin gezamenlijk op. Volgens de planning is er medio 2017 gestart met een aangepast ruimtelijk programmatisch kader voor Minervahaven.

Na 2029 is er ruimte voor woningbouw waarbij de aansluiting op het stoere en nautische karakter van deze plek vooral gebruikt moet worden.

Ruimtelijke ingrepen zijn:

- het gebied krijgt een nieuwe entree via de Archangelkade en de huidige Archangelweg wordt getransformeerd tot een langzaam verkeerverbinding met ruimte voor de bus;
- naast de optimalisatie van het autoverkeer wordt er fors geïnvesteerd in openbaar vervoer. Voor de sluiting van de korte ring metro worden twee opties onderzocht: eerste optie gaat via Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg, langs het Zaanstraat Emplacement richting Westerpark. De tweede optie gaat via Minervahaven, langs de Houthavens richting Haarlemmerplein;
- op de kop van de pier wordt een nieuw stedelijk park aangelegd; het Haparandapark. Dit is een plek waar bewoners van de Minervahaven, maar ook uit de rest van Amsterdam, kunnen genieten van het uitzicht op het IJ en van de evenementen die hier plaats kunnen vinden. Het park wordt de nieuwe publiekstrekker in het verlengde van theater Amsterdam;
- om het wonen aan het water op meer plekken mogelijk te maken wordt het Houtveemkanaal opnieuw uitgegraven. Bovendien wordt hiermee de waterberging vergroot.

De volkstuinen worden getransformeerd tot stedelijk park dat voor iedereen toegankelijk is en waar culturele voorzieningen kunnen worden geprogrammeerd.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Unesco contour (2km t.o.v. bufferzone)
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Aanleggen nieuwe gracht t.b.v. waterberging
- Nieuwe entree Minervahaven (Archangelkade)
- Nieuwe fietsverbinding t.b.v. ontsluiting Coen -en Vlothaven
- Haparandapark + Groene corridor Westerpark
- Nieuwe veerverbinding
- "Ankers" van Haven-Stad

Programma

	Nu	Straks
	364.179m²	1.162.000m²
	7.200 arbeidsplaatsen	7.747 arbeidsplaatsen
	0 woningen	11.620 woningen
	0 scholen	9 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	9 zorgcentra
	0m² terrein voor georganiseerde sport	58.100m² terrein voor georganiseerde sport

Sportpark Transformatorweg en Amsterbaken(> 2029)

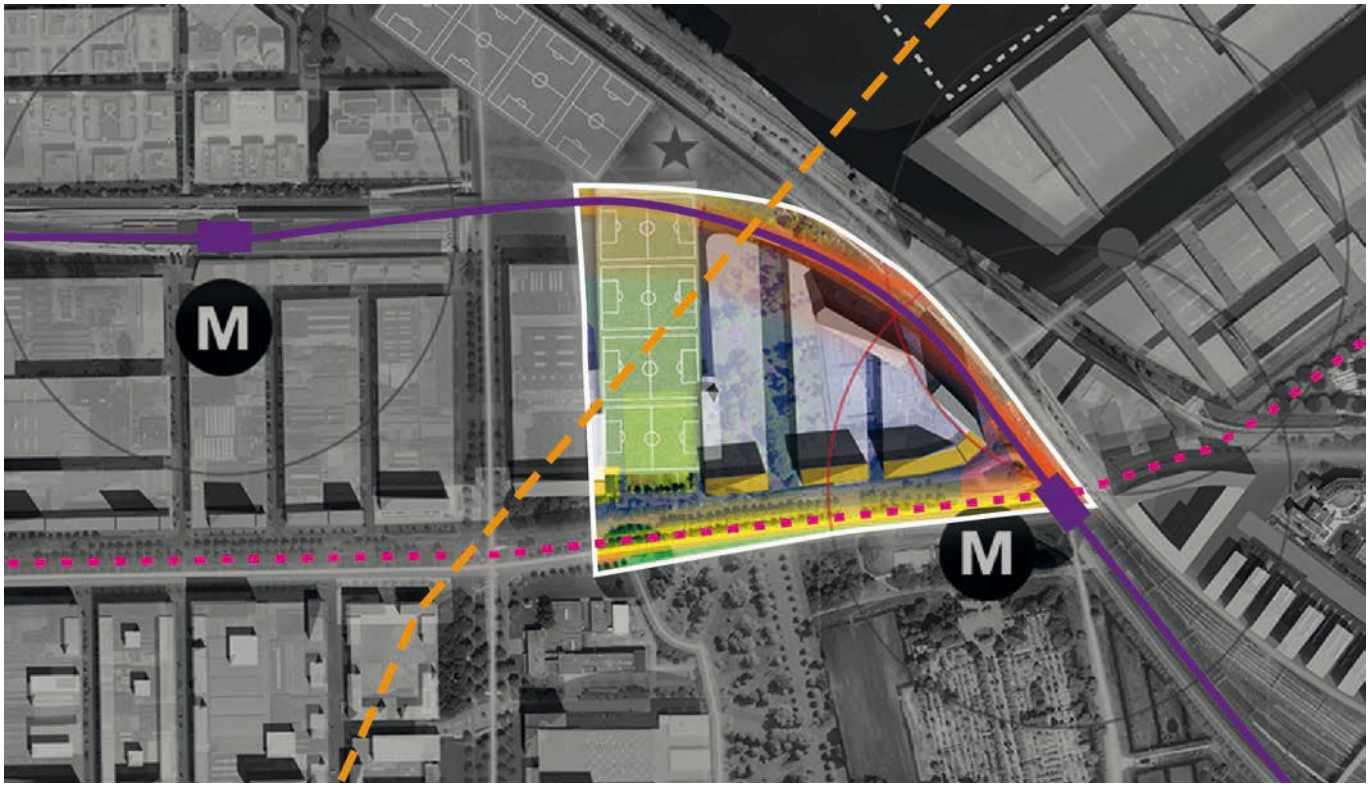
Centraal in de wijk

Om te kunnen voorzien in de sportbehoefte in het gebied van Haven-Stad wordt Sportpark Transformatorweg uitgebreid tot een sportpark dat centraal in de wijk.

De velden van dit sportpark worden trapsgewijs verhoogd, omdat de metro het gebied doorsnijdt. Hierdoor ontstaat een terrasvormig, aaneengesloten sportpark met een spectaculair uitzicht over het IJ. Aan het sportpark worden daarom fiets- en wandelroutes gekoppeld en een culturele of horecavoorziening gekoppeld aan het clubhuis. Deze strategische plek biedt naast een fantastisch uitzicht op het water,ook een optimale schakel voor fietsers en voetgangers tussen Sloterdijk I, het Westerpark, Minervahaven en de metrohaltes Isolatorweg en Transformatorweg.

Onderzocht wordt of de ruimte onder de sportvelden gebruikt kan worden voor het realiseren van een collectieve parkeervoorziening in combinatie met bijv. sportfaciliteiten en leisure. Deze voorziening kan gebruikt worden door bewoners en bezoekers van Haven-Stad en ligt nabij de Ring A10.

We voorzien in de herontwikkeling van het terrein van de voormalige jeugdinrichting Amsterbaken aan de oostzijde van de sportvelden. Doordat het bijna bovenop het nieuw te realiseren metrostation Transformatorweg ligt, is een hoge bebouwingsdichtheid voor de hand liggend. Bovendien vormt deze ontwikkeling een belangrijke schakel in het realiseren van een stedelijke wand langs de Transformatorweg tussen Sloterdijk 1 en de Spaandammerbuurt.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Unesco contour (2km t.o.v. bufferzone)
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Sportpark Transformatorweg

Programma

	Nu	Straks
	5.437m²	188.000m²
	20 arbeidsplaatsen	1.253 arbeidsplaatsen
	0 woningen	1.880 woningen
	0 scholen	1 school PO
	0 zorgcentra	1 zorgcentrum
	0m² aan sportvelden	9.400m² terrein voor georganiseerde sport

Alfadriehoek (> 2029)

De entree vanaf de Ring A10

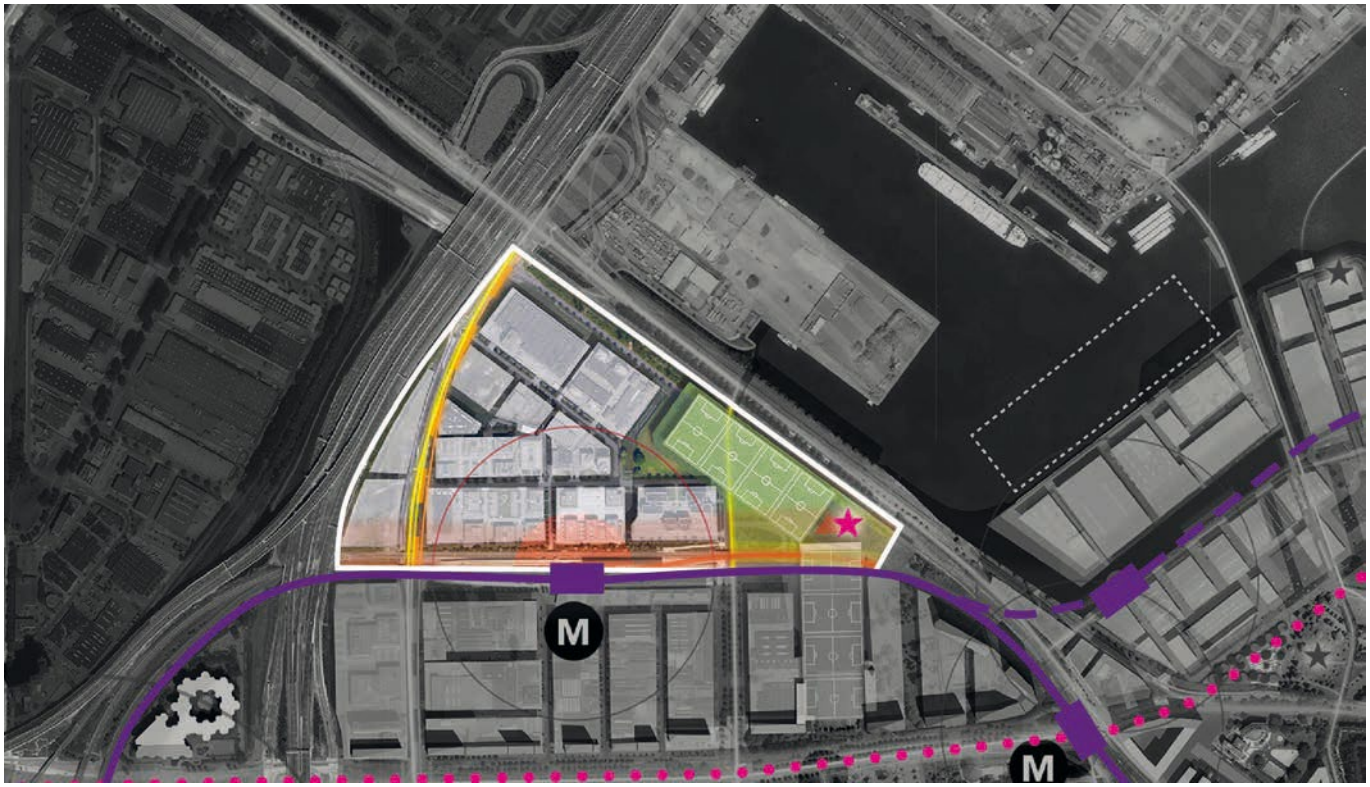
Alfadriehoek ligt ingeklemd tussen de Ring A10, de Nieuwe Hemweg en het verhoogde spoor van de Isolatorweg. Op dit moment is het een naar binnen gekeerd gebied, maar met hogere bebouwing langs het spoor/ de Nieuwe Hemweg in de toekomst zal dit veranderen. De Nieuwe Hemweg krijgt dan meer de allure van een entreeweg vanaf de ringweg naar de stad.

Woningbouw kan hier op z'n vroegst na 2029 gerealiseerd worden, aangezien het gebied binnen de Pas op de Plaats grens ligt. Vervolgens dient het gebied ook gedezoneerd te worden.

Samen met deelgebied Sloterdijk I vormt de Alfadriehoek een cluster rondom metrostation Isolatorweg. Rondom dit metrostation komt een hoge bebouwingsdichtheid met hoogbouw.

De kruising Basisweg met het spoor wordt opgeheven, vanwege de toename van het treinverkeer, waardoor de doorstroming van het autoverkeer teveel gehinderd wordt. Er wordt ingezet op een ongelijkvloerse kruising ten oosten van de Basisweg. Om sluipverkeer tussen de Transformatorweg en de Nieuwe Hemweg te voorkomen wordt er geen directe verbinding gemaakt met het noord-zuid lopende deel van de Contactweg.

Aangezien met deze oplossing ook nog veel autoverkeer van de aangrenzende bedrijventerreinen via de Alfadriehoek naar de Ring A10 gaat rijden, wordt ook nog onderzocht of er een autoverbinding gemaakt kan worden tussen de Radarweg en de Nieuwe Hemweg, die een groot deel van dit autoverkeer kan afvangen.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Sportpark Transformatorweg
- “Ankers” van Haven-Stad

Programma

	Nu	Straks
	5.437m²	520.000m²
	20 arbeidsplaatsen	3.467 arbeidsplaatsen
	0 woningen	5.200 woningen
	0 scholen	4 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	4 zorgcentra
	0m² terrein voor georganiseerde sport	26.000m² terrein voor georganiseerde sport

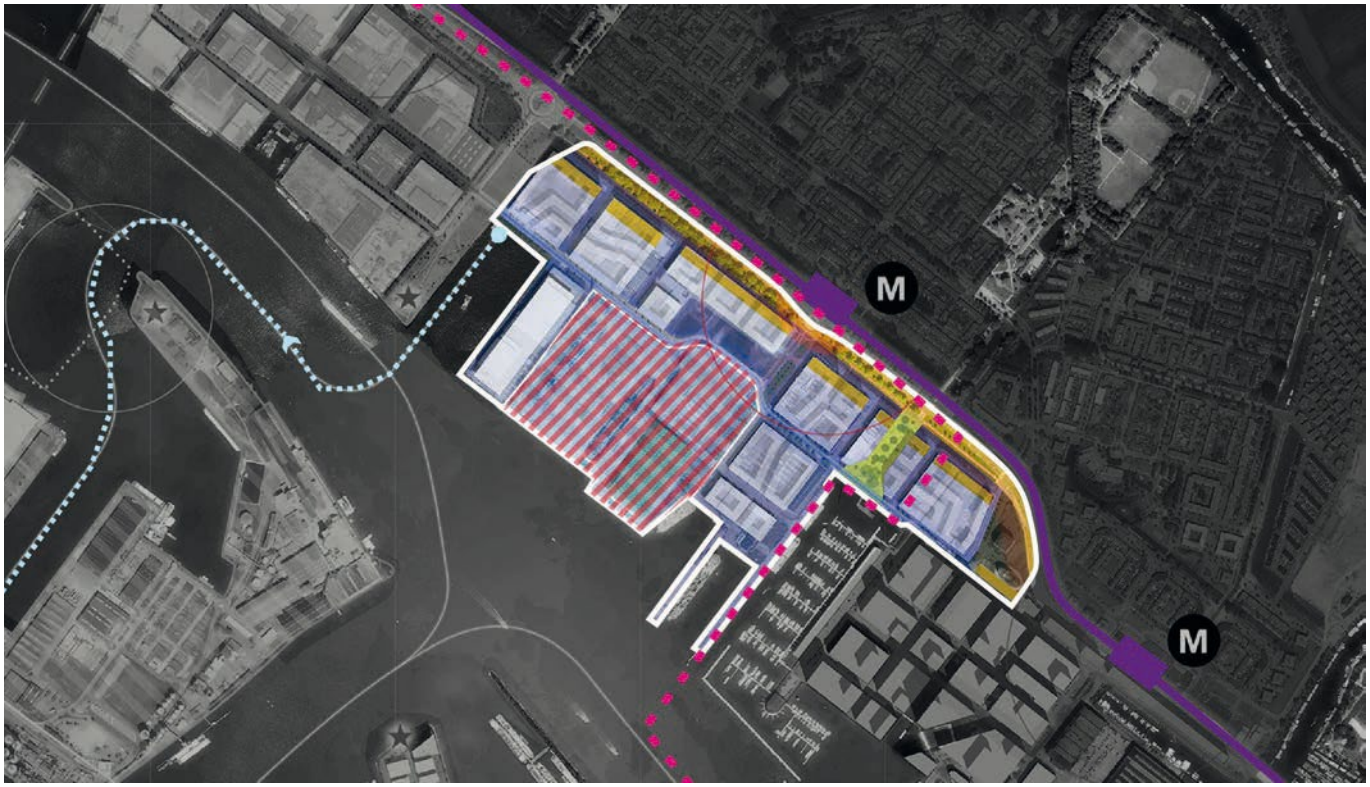
Cornelis Douwes 2-3 (> 2029)

Werf als identiteit

Op Cornelis Douwes is woningontwikkeling tot aan 2029 niet mogelijk, zoals vastgelegd in het Convenant Houthavens/NDSM. De mogelijkheid van woningbouw is bovendien afhankelijk van de toekomst
van de vestiging van Damen. De ontwikkeling van Haven-Stad op de noordoevers gaat als eerste van start in Cornelis Douwes 2-3. Een deelgebied waar nu nog een categorie 5 bedrijf zit (Damen Shipdock) en dat valt binnen het convenant waardoor pas na 2029 ruimte is voor woningbouw. De werf van Shipdock vormt een cultuurhistorisch erfgoed en speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van Cornelis Douwes tot een stoer stedelijk woon-werkgebied.
Het gebied kent twee ontwikkelscenario's:

- Maritiem woonwerf: een mix van wonen en watergebonden bedrijvigheid. Damen Shipdock wordt in haar geheel uitgeplaatst. De gemeente en het Havenbedrijf onderzoeken de mogelijkheid van een geschikte locatie binnen Westpoort.
- Werf en wonen: een compacte werf. Door bronmaatregelen bij Damen Shipdock te nemen wordt de milieucontour verkleind waardoor de bedrijvigheid kan blijven plaatsvinden naast woningbouw. Wellicht kan een deel van de werf een publiek experience centre worden, om de werf zo meer onderdeel van de omgeving te laten worden.

De infrastructuur van Cornelis Douwes past in 2040 bij het hoogstedelijke karakter van het gebied. De Cornelis Douwesweg vormt de infrastructurele hartlijn van het gebied, waarlangs een snelfietspad en een HOV-lijn Cornelis Douwes verbinden met het centrum van Amsterdam en – via de Noorder IJ-plas – met Zaanstad. Langzaam-verkeersroutes dwars op de Cornelis Douwesweg verbinden – via veilige passages (boven- of onderlangs of met beveiliging) – het gebied met het achterliggende woonwijken (Tuindorp Oostzaan). Vanaf de stations Zaandam en Amsterdam Centraal Station is het gebied ook met een snelle veerverbinding bereikbaar. Net buiten het plangebied draagt de Bongerdverbinding (S117 – NDSM-werf) bij aan de ontsluiting van het hele westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Groene verbinding jachthaven - sportpark
- Nieuwe veerverbinding

Programma

	Nu	Straks
	179.300m²	960.000m²
	2.210 arbeidsplaatsen	6.400 arbeidsplaatsen
	0 woningen	9.600 woningen
	0 scholen	6 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	7 zorgcentra
	0m² aan sportvelden	48.000m² terrein voor georganiseerde sport

Cornelis Douwes 0-1 (> 2029)

De schakel met het buitengebied

Ook op Cornelis Douwes 0-1 is woningbouw-ontwikkeling tot aan 2029 niet mogelijk, zoals vastgelegd in het Convenant Houthavens/NDSM. De aanwezige Mebin-betoncentrale beperkt volgens de huidige geluidsnormen, de mogelijk-heden voor woningbouw op een groot deel van het terrein.

Net als Cornelis Douwes 2-3 krijgt Cornelis Douwes 0-1 haar eigen metrohalte (als onderdeel van Sixhaven - Zaandam verbinding). De hoog-ste woondichtheden zijn geconcentreerd in de nabijheid van HOV-stations, met hoogfrequent en snel OV met een flinke capaciteit. Cornelis Douwes kent verder een hoog voorzieningen-niveau, dat eventueel ook nabij gelegen woon-wijken bedient. Zo wordt er ruimte gereserveerd voor (basis)onderwijs, zorg, horeca, detailhandel en openbaar groen. Een denkrichting is om de Klaprozenweg/Cornelis Douwesweg (S118) in te richten als brede stadsstraat waar deze voorzie-ningen gemengd worden met woningbouw.

Bij de ontwikkeling van Cornelis Douwes 0-1 is het belangrijk dat er langzaam-verkeersroutes dwars op de Cornelis Douwesweg komen, die de achterliggende woonwijken (Tuindorp Oost-zaan). verbinden met het IJ. Hierdoor wordt het Cornelis Douwes gebied onderdeel van Noord. Eén van deze verbindingen is het al bestaande Keerkringpark, een park dat nu weinig gebruikt wordt. Met een herinrichting en programmering kan dit park een volwaardige buurtfunctie krijgen en ruimte bieden aan horeca en/of evenementen om de dynamiek in het gebied te vergroten.

De infrastructuur van Cornelis Douwes past in 2040 bij het hoogstedelijke karakter van het gebied. De Cornelis Douwesweg vormt de infra-structurele hartlijn van het gebied, waarlangs een snelfietspad en een HOV-lijn het gebied verbin-den met het centrum van Amsterdam en – via de Noorder IJ-plas – met Zaanstad. De nieuwe verbinding over de Ring A10 is door de noodza-kelijke kunstwerken kostbaar en loopt door de hoofdgroenstructuur, maar is een voorwaarde om de steden goed op elkaar te laten aansluiten en om de mobiliteitsgroei te kunnen afwikkelen.

Openbare oevers vormen het uitgangspunt voor Cornelis Douwes, maar op sommige plek-ken is het mogelijk dat woonblokken of enkele kadegebonden bedrijven voorrang krijgen. De openbare delen van de IJ-oevers - met haar uitzichtpunten,cafés en koffiebars als third places - stimuleren ontmoetingen interactie en maken het gebied aan-trekkelijk voor wonen en voor de ‘next economy’.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- Sportpark Transformatorweg
- “Ankers” van Haven-Stad
- Nieuwe veerverbinding

Programma

	Nu	Straks
	100.539m²	690.000m²
	1.306 arbeidsplaatsen	4.600 arbeidsplaatsen
	0 woningen	6.900 woningen
	0 scholen	5 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	5 zorgcentra
	0m² aan sportvelden	34.500m² terrein voor georganiseerde sport

Melkweg Oostzanerwerf (> 2029)

Sport en werk

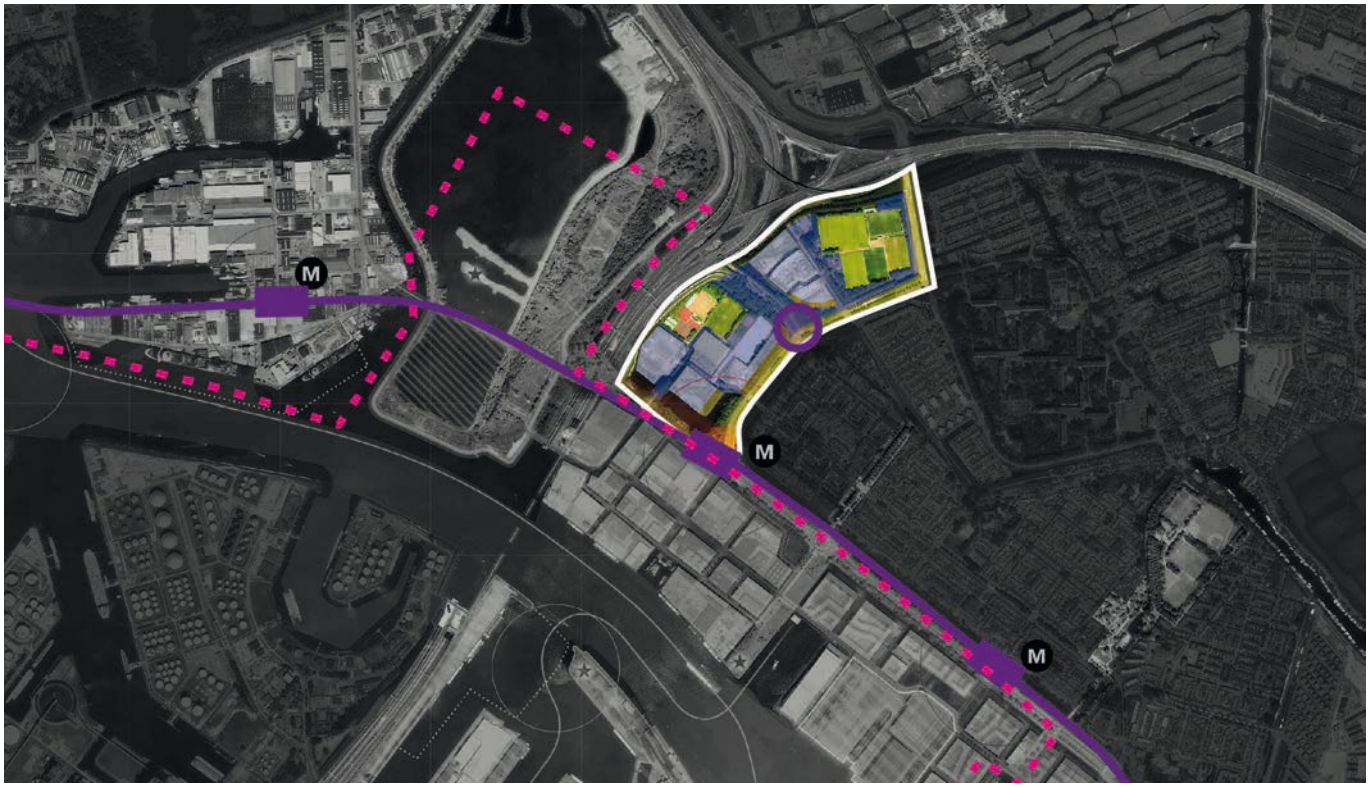
In Melkweg – ten noorden van Cornelis Douwes, in de oksel van de Ring A10 – liggen enkele permanente woningen en diverse tijdelijk vergunde sportverenigingen. Ook de andere functies in het gebied zijn tijdelijk, in afwachting van een permanente bestemming. Enkele voorbeelden van tijdelijk gebruik zijn NoordOogst (stadslandbouwproject, per 5 jaar vergund) en tijdelijke bewoners afkomstig van het Kiekensterrein (tot eind 2018 vergund). In de transformatiestrategie Haven-Stad (2013) is Melkweg aangemerkt als mogelijke opvangfunctie voor milieuhinderlijke bedrijven afkomstig uit Cornelis Douwes (zodat hier meer ruimte komt voor wonen), met evt. ruimte voor een woonplint.

Het deelgebied Melkweg/Oostzanerwerf is een complexe zone, waarvoor het in dit stadium nog niet mogelijk is om tot een eenduidig richtinggevend beeld te komen.

Voor dit gebied zijn twee scenario's denkbaar:

- deze locatie wordt gebruikt ten behoeve van bedrijven uit Cornelis Douwes die niet gemengd kunnen worden (bijvoorbeeld door een hoge milieucategorie)
- deze locatie wordt gereserveerd voor de toekomstige sportbehoefte van Haven-Stad gecombineerd met een hoogwaardig woon-werkmilieu waardoor ruimtelijk een betere aansluiting met de Noorder IJ-plas gemaakt kan worden.

Ter plaatse van het Pannenkoekenhuis is een OV overstappunt tussen de Westtangent en de Noordtangent. Hierdoor is het gebied ook vanuit de regio goed bereikbaar met openbaar vervoer. De afweging tussen de twee scenario's vergt meer informatie en daarop volgende bestuurlijke keuzes. Die keuzes moeten worden gemaakt op basis van een integraal beeld; het op korte termijn uitplaatsen van moeilijke functies naar Melkweg kan op langere termijn nog weleens een groot obstakel creëren voor ontwikkelingen die over ca. 10 jaar wenselijk worden geacht, een situatie die moet worden voorkomen.
Hoe dan ook is een intensiveringsslag ten opzichte van het huidige gebruik mogelijk en noodzakelijk.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- HOV Knooppunt
- “Ankers” van Haven-Stad

Programma

	Nu	Straks
	0m²	146.600m²
	0 arbeidsplaatsen	266 arbeidsplaatsen
	0 woningen	1.600 woningen
	0 scholen	1 school PO
	0 zorgcentra	1 zorgcentrum
	0m² aan sportvelden	8.000m² terrein voor georganiseerde sport

Coen- en Vlothaven (> 2040)

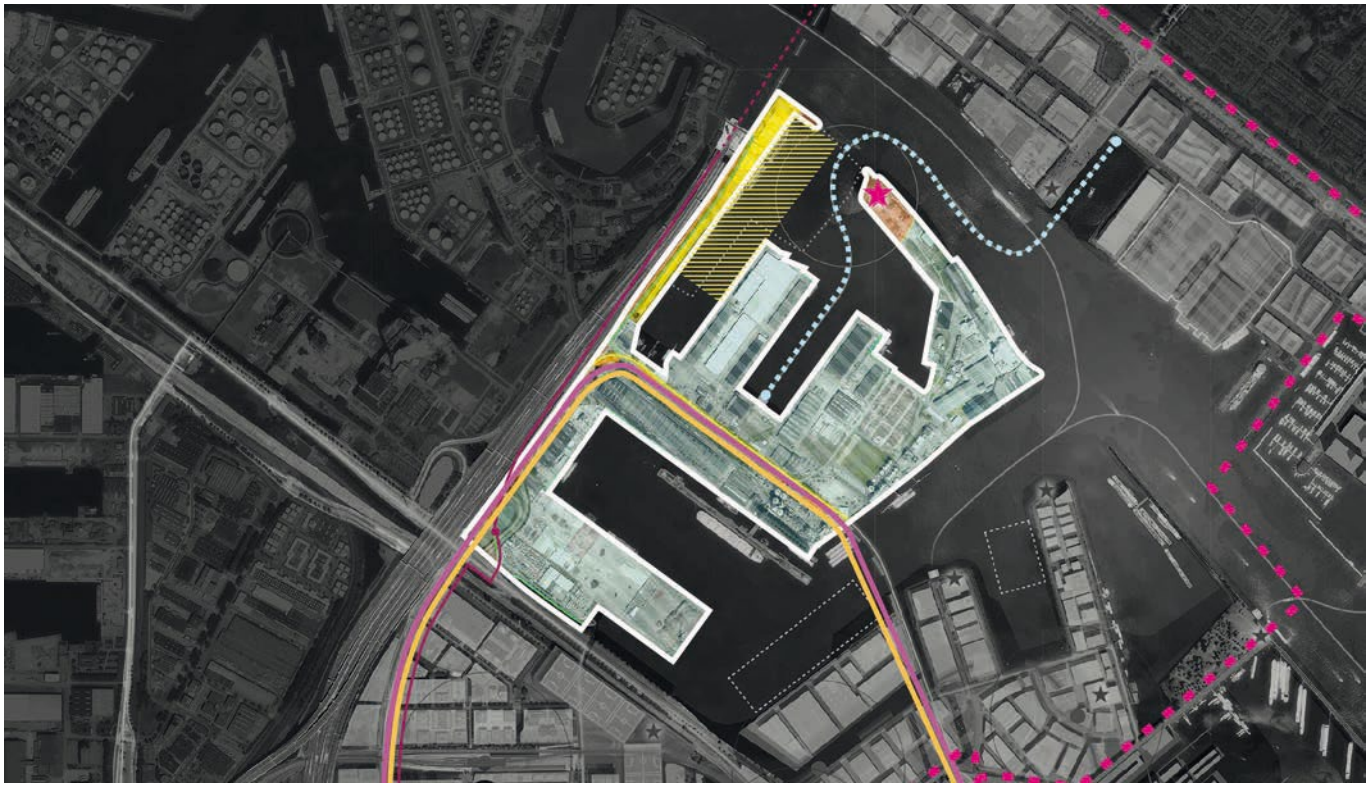
Het hart van Haven-Stad

Afhankelijk van het bestuurlijk besluit in 2025, kan op termijn de Coen -en Vlothaven getransformeerd worden naar een woon-werk gebied. Het gebied biedt ruimte aan (uiteindelijk) iets meer dan 15.000 woningen, vergelijkbaar met IJburg 1e en 2e fase (nog te realiseren) samen.

Transformatie van dit gebied kan op twee manieren plaatsvinden:

- Het gebied Coen -en Vlothaven dezoneren en waar mogelijk bronmaatregelen toepassen of volledige uitplaatsing van de bedrijvigheid ten behoeve van een nieuw woon-werkgebied.
- De Coen- en Vlothaven is één van de locaties die onderzocht wordt voor de vestiging van de PassengersTerminalAmsterdam (PTA). De beperkingen door de milieucontouren van de PTA kunnen ertoe leiden dat woningbouw hier nauwelijks meer mogelijk is. In de locatieafweging voor de PTA zal dit aspect meegenomen worden.

Wanneer hier een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd wordt is het uitwerken van de bereikbaarheid één van de belangrijke onderdelen; het eiland karakter van dit gebied vormt een uitstekende uitgangspositie om de Coen-en Vlothaven als een autovrije wijk in te richten. Het autoverkeer kan meteen worden afgevangen in een collectieve parkeergrage ter hoogte van de afslag van de Ring A10. Een optimale OV bereikbaarheid is dan wel een randvoorwaarde.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- (H)OV Knooppunt
- “Ankers” van Haven-Stad
- Nieuwe veerverbinding

Programma

	Nu	Straks
	204.810m²	1.540.000m²
	869 arbeidsplaatsen	10.267arbeidsplaatsen
	0 woningen	15.400 woningen
	0 scholen	11 scholen PO/VO
	0 zorgcentra	11 zorgcentra
	0m² aan sportvelden	77.000m² terrein voor georganiseerde sport

Westerpark (> 2017)

Het stadspark op de zuidelijke oever

Groot Westerpark is een gebied van 98,5 hectare aan de westkant van Amsterdam met daarin het Westerpark, de Westergasfabriek, de volkstuinparken Sloterdijkermeer en Nut en Genoegen, het dorp Sloterdijk en de aangrenzende Molenwerf. Ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem omvat het de groengebieden ten oosten van de Contactweg. Het gebied heeft een grote hoeveelheid recreatief groen, dat echter weinig samenhang heeft.

Groot Westerpark is het begin van de groene scheg die van Westerpark tot aan Haarlem loopt: de Brettenscheg. Hierin ligt het Brettenpad, een belangrijke recreatieve verbinding tussen de binnenstad en het landschap ten westen van de stad.

Groot Westerpark lag lange tijd 'aan de rand van de stad', tussen de woongebieden van Bos en Lommer, de Staatsliedenbuurt, de Spaarndammerbuurt en de werkgebieden van Sloterdijk en de havens in. Nu de werkgebieden aan de west- en noordzijde in het kader van Haven-Stad veranderen naar gemengde woon-werkgebieden komt Groot Westerpark midden in de stad te liggen. Een optimale toegankelijkheid van het park vanuit allerichtingen is dan essentieel.
De opgave is om de groengebieden in en om Westerpark op middellange en lange termijn gereed te maken voor het toenemende gebruik als gevolg van de groei van Amsterdam en de transformatie van de werkgebieden tot werk-woongebieden van Haven-Stad in het bijzonder. Een groot stadspark in West met een rijke schakering aan plekken voor ruimte en rust, maar ook voor reuring en vermaak. Een park waar je kunt wandelen, fietsen, picknicken, een concert bezoeken, op een terras zitten en waar kinderen de natuur kunnen ontdekken. In 2016 is het Plan van Aanpak Westerpark. vrijgegeven voor bespreking. Belangrijkste uitgangspunten in dit plan van aanpak zijn:

- we doen het samen met de gebruikers;
- we maken een langjarige ontwikkelingsperspectief waarmee ook huidige activiteiten gericht kunnen worden;
- de bestaande kwaliteiten beter benutten;
- eén herkenbaar stadspark maken, waarbij de bestaande deelgebieden de bouwstenen vormen;
- de parkbezoekers beter accommoderen en de ruimte geven;
- toegankelijk maken van delen die nu nauwelijks toegankelijk zijn;
- een fijnmazige verkeersnetwerk voor fietsers en voetgangers;
- het park goed bereikbaar maken vanuit de omliggende buurten en met het OV;
- een duurzaam park.

Na het vrijgeven voor bespreking van het plan van aanpak Groot Westerpark op 11 juli 2016 is een traject gestart om samen met de stakeholders in het park tot een toekomstvisie te komen. Deze visie kent, vanwege de ontwikkeling van Haven-Stad in de directe omgeving van het Westerpark, een lange termijn perspectief. Samen met betrokken partijen en enkele buurtbewoners wordt in kaart gebracht hoe het park goed kan worden voorbereid op het grote aantal extra bezoekers.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- “Ankers” van Haven-Stad
- Fietsbrug richting Vredenhof
- Fietstunnel onder spoor
- Afwaarderen Sloterdijkerweg
- Betrekken volkstuinen tot Groot Westerpark

Noorder IJ-plas (> 2017)

Het stadspark op de noordelijke oever

De Noorder IJ-plas vormt de barrière tussen Cornelis Douwes en Achtersluispolder. De voormalige zandwinplas tussen het knooppunt Coenplein (Ring A10) en het Zijkanaal H is in 2011 opgenomen in de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur als struinnatuur. Daarnaast wordt de plas voor extensieve (water)recreatie gebruikt. Recent is geïnvesteerd in de waterkwaliteit van de Noordplas, in natuurontwikkeling aan de westkant en in een waterverbinding van de Zuidplas met het IJ. Noorder IJ-plas: de gehele plas en de groene strook eromheen staan in het teken van natuur, recreatie en mogelijk sport.

De Noorder IJplas wordt het stadspark van Noord waarbij het tegelijkertijd de schakel vormt tussen de ontwikkeling van de noordelijke IJ oevers en de ontwikkeling vanuit Zaandam (via Achtersluispolder). Om de Noorder IJplas goed bereikbaar te maken wordt er ingezet op een royale verbinding voor HOV/ fietsers en voetgangers over de Ring A10 heen.

Ondanks dat deze verbinding dwars door de plas gaat ,is dit echter noodzakelijk om Amsterdam en Zaanstad op een goede manier te verbinden en de mobiliteitsgroei als gevolg van verstedelijking in het totale plangebied te kunnen opvangen. Bovendien wordt de Noorder IJ plas hierdoor veel beter bereikbaar en zal het veel meer gebruikt worden door omwonenden van zowel Amsterdam als Zaanstad. Dat laatste is belangrijk, omdat het gebied nu onbekend en ontoegankelijk is en er het risico is, dat het als park alleen, als sociaal onveilig wordt gezien. Naast toevoeging van functies stelt dit ook eisen aan de ontsluiting en aan het totale ontwerp.
Ten oosten van de plas is ruimte voor sportverenigingen, indien die worden uitgeplaatst vanuit Melkweg en Sportpark Poelenburg.
Als de oevers van IJ en Zaan bovendien in sterke mate verstedelijken, is er op het schaalniveau van de noordelijke oever van het Noordzeekanaal in aanvulling op het groene achterland behoefte aan een stadspark. Met de eventuele uitplaatsing van sportvoorzieningen wordt op de oorspronkelijke locaties ruimte voor woningbouw gecreëerd en wordt tegelijkertijd ‘traffic’ naar de Noorder IJ-plas gegarandeerd.

De Noorder IJ-plas is in 2040 zowel de groene long in het stedelijke milieu van ZaanIJ, als de infrastructurele schakel tussen het Amsterdamse en het Zaanse deel van het plangebied. Hierbinnen zijn nog wel belangrijke accentverschillen mogelijk; grofweg kan de nadruk ofwel meer komen te liggen op behoud van de ecologische waarde van de plas (met struinnatuur om de plas), meer op het benutten van de recreatieve potentie van het gebied in de vorm van een stadspark, al dan niet in combinatie met sportvoorzieningen of een meer verstedelijkte variant Dit is onderwerp van de ontwikkelstudie Noorder IJ-plas die in 2017 wordt uitgevoerd.



Legenda

- Plangrens deelgebied
- Pas op de plaats convenant
- Metrotracé
- Alternatief metrotracé
- Metro- of treinstation
- "Ankers" van Haven-Stad
- Fietsbrug over Zijkanaal-H
- Fietstunnel onder Ring A10
- Rondje Noorder IJ-plas en aansluiting met omliggende routes

Deel IV
Bijlagen

Bijlagen:

1. Bestuurlijke besluitvorming
2. Kengetallen Haven-Stad
3. Afspraken met bedrijven en bestuurlijke besluiten
4. Samenvatting Transformatiestrategie Haven-Stad
5. Overzicht benodigde ingrepen Haven-Stad in netwerk
6. FloorSpaceIndex
7. Faseringsgrafiek op basis van 500 woningen per deelgebied per jaar
8. Samenvatting van de MER Haven-Stad

1. Bestuurlijke besluitvorming

Raadsbesluit

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad
Raadsbesluit

R

	2017
ling	**3A**
mer	**427/1582**
icatiedatum	**27 december 2017**
ıdapunt	**54**
m besluit B&W	**21 november 2017**

Onderwerp

Vaststellen van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad.

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1582);
Mede gezien de aangenomen amendementen van het lid Geenen (Gemeenteblad afd. 1, nrs. 1677, 1678, 1679, 1680 en 1684);
Mede gezien de aangenomen moties van de leden:
- Van Osselaer, Ernsting, Dijk, Bosman en Groen (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1676);
- Geenen (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1681, 1682 en 1683);
- Nuijens, Ernsting, Van Osselaer en Geenen (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1685);
- Ernsting, Dijk, Vink, Geenen en N.T. Bakker (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1686);

Gelet op:
- artikel 108, eerste lid jo artikel 147, tweede lid van de Gemeentewet;
- artikel 25 van de Gemeentewet;
- artikel 10, tweede lid, onder b en g, van de Wet openbaarheid van bestuur,

Besluit:

1. Kennis te nemen van
   a. de naar aanleiding van de terinzagelegging van de concept Ontwikkelstrategie Haven-Stad ingebrachte 68 inspraakreacties en adviezen van de bestuurscommissies Noord, West en Nieuw-West alsmede deze te betrekken bij voorliggende besluitvorming;
   b. het Milieueffectrapport (MER) Haven-Stad en de naar aanleiding van de terinzagelegging van het MER ingebrachte 17 zienswijzen;
   c. de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen MER Haven-Stad;

2. De inspraakreacties en adviezen als bedoeld onder beslispunt 1a) te beantwoorden overeenkomstig de bijgevoegde Nota van Beantwoording inspraak en advies Ontwikkelstrategie Haven-Stad welke onderdeel uitmaakt van dit besluit.

3. In te stemmen met de Nota van wijzigingen Ontwikkelstrategie Haven-Stad waarin opgenomen de wijzigingen voortkomend uit de inspraak- en adviesronde. De belangrijkste voorgestelde wijzigingen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad:

1

a. Beter benadrukken van de status van de Ontwikkelstrategie als zijnde geen blauwdruk voor ontwikkeling maar uitgangspunt voor toekomstige gebiedsuitwerkingen in Haven-Stad;
b. In samenspraak met bedrijven starten met verkennend onderzoek naar alternatieve vestigingslocaties, het instellen van een; bedrijven(transformatieloods) en een overlegplatform met bedrijven ;
c. Meer aandacht voor de leefbaarheid door ruimte te bieden voor een flexibelere invulling van de plinten;
d. Meer aandacht voor noord-zuidverbindingen door middel van onderzoek naar mogelijke langzaamverkeerverbindingen;
e. Betere inbedding van Haven-Stad in de regio door versterking (bestuurlijke) afstemming en monitoring;
f. De voorziene ontwikkeling van Zonnehoek tot een park met een publieke groene functie wordt duidelijker gemaakt. Gebruikers van de volkstuinen zullen tijdig betrokken worden bij de concrete planontwikkeling.

4. Kennis te nemen van de kabinet Financiële paragraaf Ontwikkelstrategie Haven-Stad met daarin opgenomen:
   a. een eerste globaal financieel beeld met als voorlopige uitkomsten:
      i. het geraamde saldo van de gebiedsontwikkeling van geheel Haven-Stad kent een bandbreedte welke vooralsnog varieert van € 1,0 miljard negatief tot € 0,2 miljard positief op basis van 40/40/20;
      ii. een eerste indicatie van de benodigde bovenwijkse investeringen bedraagt € 1,6 miljard;
      iii. periodiek wordt over de financiële voortgang gerapporteerd op programmaniveau waarbij de ontwikkeling van de verwachte bandbreedte wordt meegenomen.

   b. de risico's en beheersmaatregelen. Belangrijke risico's zijn:
      i. er komen onvoldoende financiële middelen beschikbaar om de benodigde infrastructuur voor de mobiliteitsshift te realiseren;
      ii. het lukt niet om tijdig om de milieugebruiksruimte te optimaliseren waarmee woningbouw in de Haven-Stadgebieden mogelijk moet worden gemaakt;
      iii. de plinten ten behoeve van bedrijvigheid worden niet (tijdig) gevuld met ondernemers.
5. De Ontwikkelstrategie Haven-Stad vast te stellen met inachtneming van de wijzigingsvoorstellen zoals beschreven in de onder punt 3 benoemde Nota van wijzigingen. De Ontwikkelstrategie bestaat uit:
   a. Visie en ambitie met als kernpunten:
      i. Inzetten op verdere verdichting ten behoeve van meer woningen (40.000 tot 70.000 woningen) met voldoende ruimte voor bedrijven en onderwijs- en sportvoorzieningen;
      ii. Inzetten op menging van wonen en werken ten behoeve van 17.000 extra arbeidsplaatsen;
      iii. Inzetten op alternatieven voor automobiliteit met mobiliteitspakketten per groeifase: hoogwaardig OV, fietsbereikbaarheid en lage parkeernormen;

iv. Inzetten op duurzame stedelijke ontwikkeling (Amsterdamse duurzaamheidsdoelen 2040);

b. Uitvoeringsstrategie met als kernpunten:
   i. feitelijke transformatie vindt plaats via de markt, de gemeente creëert de randvoorwaarden;
   ii. uitvoering en fasering past binnen de afspraken uit het Convenant Houthaven/NDSM-werf (22 januari 2009) en het Coalitieakkoord 2014-2018;
   iii. financiering vindt plaats via reguliere grondexploitaties, programma's en fondsen;
c. Uitvoeringsagenda 2018 – 2022 met daarin opgenomen vervolgstappen en planvorming op de thema's:
   i. mobiliteit;
   ii. duurzaamheid;
   iii. milieu, veiligheid en gezondheid;
   iv. Economie;
   v. wonen & voorzieningen.

6. Kennis te nemen van de door het college opgelegde geheimhouding op de onder punt I.5 genoemde bijlage 'Financiële paragraaf Ontwikkelstrategie Haven-Stad' op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd.

7. Kennis te nemen van het verzoek aan de Gemeenteraad op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet om de opgelegde geheimhouding tijdens de vergadering van de Gemeenteraad op 29 november 2017 te bekrachtigen.

Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd in zijn vergadering op 21 december 2017.

De voorzitter

J.J. van Aartsen

De raadsgriffier

mr. M. Pe MEC

Moties

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

Motie

R

AR

Jaar 2017
Afdeling
Nummer

Onderwerp

Motie van de leden Van Osselaer (D66), Ernsting (GroenLinks), Dijk (VVD), Bosman (D66) en Groen (GroenLinks) inzake de Ontwikkelstrategie Haven-Stad – datacenterwarmte

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over warmte in Haven-Stad

Overwegende dat:

- Haven-Stad een enorme wijk wordt met 40.000 tot 70.000 woningen die allemaal verwarmd zullen moeten worden
- Dankzij technologische ontwikkelingen het aantal datacenters enorm toeneemt in Amsterdam en Amsterdam, als het gaat om huisvesten van datacenters, een wereldspeler is
- De stroom die in datacenters wordt gebruikt, voor 90% wordt omgezet in warmte en datacenters in Amsterdam nu al genoeg warmte produceren om ruim 350.000 woningen op te warmen.
- In het Westelijk Havengebied binnenkort de bouw van start gaat van wat het grootste datacenter in Amsterdam wordt dat al genoeg warmte zal kunnen leveren voor de opwarming van maar liefst 50.000 woningen – bijna heel Haven-Stad

Constaterende dat:

- In de stukken nog geen inventarisatie is gedaan van de mogelijkheden die datacenterwarmte biedt voor verwarming van de toekomstige wijk maar wel is gekeken naar varianten met: energie uit het AEB, geothermie, warmtepompen en WKO

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

- Naast de reeds onderzochte varianten, ook een uitwerking te doen voor restwarmte uit datacenters als warmtebron voor de toekomstige wijk Haven-Stad

De leden van de gemeenteraad,

J.P.D. van Osselaer (D66)
Z.D. Ernsting (GroenLinks)
T.W. Dijk (VVD)
A.M. Bosman (D66)
R.J. Groen (GroenLinks)

1

R

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad
Motie

AW

Jaar	2017
Afdeling	1
Nummer	
Publicatiedatum	
Ingekomen op	
Ingekomen in	raadscommissie
Te behandelen op	20/21 december 2017

Onderwerp

Motie "Woningbouwprogramma's nader doorgelicht" van de leden

..... GFENEN .....

inzake Haven-Stad.

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over Haven-Stad.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

- Verschillende opties voor woningbouwprogramma's van de verschillende gebieden van Haven-Stad door te rekenen en voor te leggen aan de raad bij ~~maanden voorafgaand aan de~~ besluitvorming in de raad over deze gebieden, zodat er meer inzicht ontstaat in effecten van de 'knoppen' waar de raad aan kan draaien.
- Hiertoe verschillende scenario's op te nemen, waarin in ieder geval inzichtelijk is wat de effecten zijn aan van het draaien van de volgende 'knoppen':
  - Grotere of kleinere woningen
  - Meer of minder studentenwoningen binnen de sociale huur
  - Relatief meer of minder woningen met 1-, 2- 3- of 4+ kamerwoningen
  - Meer of minder koop binnen middenhuur
  - Meer of minder betaalbare middenwoningen (<800 euro)
  - Meer of minder sociale huurwoningen (bandbreedte: 0-100%)
  - Meer of minder middenwoningen (bandbreedte: 0-100%)
  - Meer of minder dure woningen (bandbreedte: 0-100%)
- In ieder geval inzicht te bieden in de effecten van het draaien aan de verschillende knoppen op:
  - Het aantal en type woningen (ook in bvo/gbo)
  - De exploitatie
  - De mate waarin voldaan wordt aan de vraag of behoefte
  - De vastgestelde uitgangspunten van Haven-Stad
- Voor fase 1a deze doorrekening voor ~~1 juli 2018~~ op korte termijn voor te leggen aan de raad

De leden van de gemeenteraad

t.d.). GEENEN



R

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad
Motie

AX

Jaar	2017
Afdeling	1
Nummer	
Publicatiedatum	
Ingekomen op	
Ingekomen in	raadscommissie
Te behandelen op	20/21 december 2017

Onderwerp

Motie "Onderzoek naar verkeersopties" van de leden

LEEUEN

inzake Haven-Stad.

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over Haven-Stad.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

- Om in een nadere uitwerking van Haven-Stad, voor 1 januari 2019, de volgende verkeersopties globaal te onderzoeken:
  - Een vaste fietsverbinding tussen de Noorder en Zuideroever van het IJ ter hoogte van Haven-Stad,
  - Een Noord-Zuid metroverbinding tussen Haven-stad (bijvoorbeeld bij Sloterdijk) en Zaanstad.

De leden van de gemeenteraad

T.b.v. LEEUEN

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

Motie

R

AY

Jaar	**2017**
Afdeling	**1**
Nummer	
Publicatiedatum	
Ingekomen op	
Ingekomen in	**raadscommissie**
Te behandelen op	**20/21 december 2017**

Onderwerp

Motie "Onderzoek naar vervolgonderwijsvoorzieningen" van de leden GEENEN

inzake Haven-Stad.

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over Haven-Stad.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

Om in een nadere uitwerking van Haven-Stad, voor 1 januari 2019, de volgende zaken ten aanzien van voorzieningen te onderzoeken:

- De mogelijkheden tot het creëren van een onderwijsvoorziening met praktijk- en theorievervolgopleidingen in Haven-Stad op het gebied van de Haven, in samenwerking met het bedrijfsleven.
- Welke onderwijsvraag er op het gebied van vervolgopleidingen is in en om Haven-Stad (analoog aan de studies voor basis- en voortgezet onderwijs).

De leden van de gemeenteraad

T.a.v. GEENEN

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

Motie

R

BA

Jaar	2017
Afdeling	1
Nummer	*
Publicatiedatum	*
Ingekomen onder	*
Ingekomen op	*
Behandeld op	*
Status	*

Onderwerp

Motie van de raadsleden Nuijens en Ernsting (GroenLinks), van Osselaer (D66), Geenen (PvdA) inzake de ontwikkelstrategie Haven-Stad en het versterken van bestaand recreatief en ecologisch groen en het toevoegen van nieuw groen.

Aan de gemeenteraad van Amsterdam

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders inzake de Ontwikkelstrategie Haven-Stad (Gemeenteblad afd. 1, nr. 1582);

Constaterende dat:

- Amsterdam in Haven Stad 40.000 tot 70.000 woningen toe gaat voegen aan de bestaande stad;
- Deze ontwikkeling de druk op de ecologisch cruciale Brettenzone zou kunnen vergroten, maar ook kansen kan bieden;
- Er in de huidige plannen ruimte is voor buurtgroen en enkele wijkparken;
- De nieuwe Amsterdammers voor een volwaardig stadspark aangewezen zullen zijn op het Westerpark, terwijl dit nu al een zwaar belast park is, en op relatief grote afstand van delen van Haven-Stad ligt;
- Een van de laatste grote uitbreidingsmogelijkheden voor het Westerpark het Zaanstraat Emplacement is, wat een groen hoogte accent toe kan voegen aan het park, het oppervlak kan vergroten en het stedenbouwkundig isolement van de Spaarndammersbuurt zou kunnen helpen slechten

Overwegende dat:

- In de huidige plannen uitgegaan wordt van een bebouwd Zaanstraat Emplacement en de kansen voor de Brettenzone nog niet zijn uitgewerkt en een volwaardig stadspark in of nabij het kerngebied van Haven-Stad nu al wordt uitgesloten.

Besluit het college te verzoeken:

Jaar 2017
Afdeling 1
Nummer *
Datum *

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Motie

- Bij verdere planvorming omtrent Haven-Stad aan de raad opties voor te leggen voor het toevoegen van meer groen met een hoge ecologische en recreatieve waarde;
- Hierbij te onderzoeken hoe bestaand groen nabij Haven-Stad kan worden versterkt en vergroot en welke ruimte er binnen Haven-Stad is voor een volwaardig stadspark met een zo klein mogelijk verlies aan woningen;
- Hierbij onder andere ontwerpkeuzes te onderzoeken én voor te leggen die uitgaan van een

* (grotendeels) onbebouwd Rangeerterrein/Zaanstraat Etablissement
* versterking van de Brettenzone en
* bijvoorbeeld de aanleg van een stadpark in de delen van het ontwikkelgebied waar als gevolg van de vestiging van andere functies geen, minder of beperkte woningbouw kan plaatsvinden.

De leden van de gemeenteraad,

J. Nuijens (GroenLinks)
Z. Ernsting (GroenLinks)
J. van Osselaer (D66)
T. Geenen (PvdA)

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

Motie

R

Jaar	2017
Afdeling	1
Nummer	*
Publicatiedatum	*
Ingekomen onder	*
Ingekomen op	*
Behandeld op	*
Status	*

BB

Onderwerp

Motie van de raadsleden Ernsting, Dijk, Vink, Geenen en Bakker inzake ontwikkelstrategie Haven-stad: bouwen aan culturele infrastructuur.

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Aan de gemeenteraad van Amsterdam

Ondergetekende heeft de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders (Gemeenteblad afd. 1, nr. <7>);

Overwegende dat:

- Een nieuw stadsdeel met zo'n omvang, dichtheid en nabijheid van enorme betekenis is voor Amsterdam
- Het belangrijk is dat zo'n groot nieuw stadsdeel niet alleen over alle voorzieningen beschikt die bij een stadsdeel van dit formaat horen, maar ook voorzieningen bijdraagt aan de stad zodat de druk op het centrum afneemt
- Grote culturele voorzieningen zoals theaters, musea, maar ook 'vrije ruimtes' van enige omvang (naar analogie van de NDSM) bij uitstek deze functie kunnen hebben
- Voor een gezond cultureel klimaat echter ook voldoende ruimte moet zijn voor kleinschaliger culturele voorzieningen, zoals ateliers, vrijplaatsen, broedplaatsen en kleinere podia, waarbij aangesloten kan worden op al bestaande infrastructuur, maar ook in nieuwbouw ruimte voor gereserveerd moet worden in het kader van placemaking
- In de ontwikkelstrategie cultuur en culturele infrastructuur nauwelijks voorkomt en in de gefaseerde strategie juist zo'n integraal onderwerp ondergesneeuwd zou kunnen raken
- De Amsterdamse Kunstraad met nota's over de stadsbouwmeester en 'de stad is nooit af' al een aantal aanzetten heeft gegeven voor de invulling van culturele infrastructuur

besluit:

Het college te verzoeken, in lijn met bovenstaande overwegingen, een visie op en uitvoeringsagenda voor een culturele infrastructuur van Haven-stad te ontwikkelen, daar de Kunstraad en andere partijen bij te betrekken en het resultaat voor te leggen aan de raad.

Jaar 2017
Afdeling 1
Nummer *
Datum *

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

Motie

R

Het lid / De leden van de gemeenteraad,

Z.D. Ernsting

T.W. Dijk

B.L. Vink

T.A.J. Geenen

N.T. Bakker

Toelichting

<11>

* De sterretjes worden door de raadsgriffie ingevuld
In te vullen door het raadslid/de fractie:

1. naam raadslid, bij meer raadsleden alleen 1e raadslid vermelden + c.s. (er mogen **geen** duoraadsleden ondertekenen);	7. gemeentebladnummer van voordracht;
2. onderwerp vermelden, citeren de kop van de voordracht;	8. opsomming overweging;
3. enkelvoud of meervoud kiezen;	9. formulering besluit, met duidelijk aangegeven de **financiële dekking**;
4. enkelvoud of meervoud kiezen;	10. alle namen van de indienende raadsleden vermelden incl. initialen (bij meer leden wordt het raadslid dat in onderwerp staat vermeld als eerst genoemd).
5. datum voordracht van het college;	11. eventueel een toelichting, indien niet nodig, dit verwijderen
6. onderwerp voordracht;	

2. Kengetallen Haven-Stad

Gehanteerde rekenwaarden bij laadvermogenstudie Haven-Stad ontwikkelstrategie 2017

DICHTHEDEN
Dichtheden uitgedrukt in FSI (Floor Space Index).
Gehanteerde FSI van FSI 2.0

FSI 2.0 = VARA- strook

MENGSTRATEGIE
De mengstrategie is vastgesteld op 80% wonen en 20% niet-wonen (m.u.v. Sloterdijk Centrum, afwijkend programma ivm A locatie). Uitgangspunt is hierbij dat de 20% niet-wonen zo veel mogelijk gehuisvest dient te worden in de plint (begane grond) en eerste verdieping.

Gemiddelde woninggrootte: 80 m^2 BVO (gemiddeld gaat 25% van het vloeroppervlak af t.b.v. ontsluiting, 60 m2 GBO ligt nagenoeg gelijk aan het Amsterdamse gemiddelde voor hoogstedelijk/centrummilieu).

Het gemiddelde bruto vloeroppervlak per arbeidsplaats is opgedeeld als bandbreedte:
- 15m^2 BVO per arbeidsplaats voor intensieve arbeid
- 70m^2 BVO per arbeidsplaats voor extensieve arbeid
- 30m^2 BVO per arbeidsplaats als gemiddelde voor Haven-Stad

OPENBAAR VERVOER
Vanuit V&OR en de SRA zijn de volgende kengetallen gebruikt t.b.v. het onderzoeken van exploitabele metro -en tramlijnen (referentie: Noord/Zuidlijn: De Pijp station).

Benodigd per metrostation binnen een straal van 800m:
8.000 instappers
21.000 inwoners
11.000 arbeidsplaatsen

Benodigd per tramhalte binnen een straal van 400m:
600 instappers
3.500 inwoners
1.750 arbeidsplaatsen

GEMIDDELDE WONINGBEZETTING
In de onderzoeken van de ontwikkelstrategie/MER wordt gerekend met een gemiddelde woningbezetting van 1.75.

WONINGAANTALLEN
Bandbreedte van 40.000 tot 70.000 woningen.

DEELGEBIEDEN 1/2 (CORRESPONDEREND MET OPPERVLAKTE)



Sloterdijk Centrum
Oppervlakte: 662.000m²
Huidige m² BVO: 521.922m²
Huidig aantal ABP: 14.036
Aantal m² BVO per ABP: 37



Sloterdijk I (onderverdeeld in Sloterdijk I - Noord[1] en Sloterdijk I - Zuid[2])
SDI - noord: 281.000m²
SDI - zuid: 280.000

Huidige m² BVO: 360.311m²
Huidig aantal ABP: 4.731
Aantal m² BVO per ABP: 76



Sportpark Transformatorweg
94.000m²

Huidige m2 BVO: 5.437m²
Huidig aantal ABP: 20
Aantal m² BVO per ABP: -



Zaanstraat Emplacement
91.000m²

Huidige m2 BVO: 11.748m²
Huidig aantal ABP: 40
Aantal m² BVO per ABP: 293



Minervahaven (onderverdeeld in Hempoint[1], Zonnehoek[2], Minervahaven- Noord[3] en Minervahaven- Zuid[4])
Hempoint: 191.000m²
Zonnehoek: 55.500m²
Minervahaven - Noord: 134.500m²
Minervahaven - Zuid: 201.000m²

Huidige m2 BVO: 229.278m²
Huidig aantal ABP: 7.411
Aantal m² BVO per ABP: 31

DEELGEBIEDEN 2/2 (CORRESPONDEREND MET OPPERVLAKTES)



Alfadriehoek
260.000m²

Huidige m2 BVO: 106.959m²
Huidig aantal ABP: 1.748
Aantal m² BVO per ABP: 61



Cornelis Douwes 0-1
345.000m²

Huidige m2 BVO: 100.539m²
Huidig aantal ABP: 1.306
Aantal m² BVO per ABP: 77



Cornelis Douwes 2-3 (onderverdeeld in Cornelis Douwes 2-3[1] en Shipdock compacte werf[2])
Cornelis Douwes totaal: 480.000m²
waarvan Shipdock compacte werf: 110.000m²

Huidige m2 BVO: 179.300m²
Huidig aantal ABP: 2.210
Aantal m² BVO per ABP: 81



Melkweg Oostzanerwerf
310.000m²

Huidige m2 BVO: onbekend
Huidig aantal ABP: onbekend
Aantal m² BVO per ABP: -



Coen -en Vlothaven
770.000m²

Huidige m2 BVO: 204.810m²
Huidig aantal ABP: 869
Aantal m² BVO per ABP: 235

Opmerking
De extreme varianten (Sloterdijk Centrum, Zaanstraat Emplacement en Coen/Vlothaven) zijn uit de berekening gelaten, hierdoor komt de gemiddelde bezetting per ABP uit op ca. 70m2 BVO.

3. Afspraken met bedrijven en bestuurlijke besluiten

Inleiding

In 2013 stelde de gemeenteraad de Transformatiestrategie Haven-Stad vast. Dit besluit gaf het startsein voor de gefaseerde transformatie van het havengebied binnen de Ring A10, de aangrenzende bedrijventerreinen, het gebied rondom station Sloterdijk, het Westerpark en het westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever tot een gemengd woonwerkgebied. In dit besluit is onder meer aandacht besteed aan de effecten van (het vooruitzicht op) de transformatie voor Havenbedrijf Amsterdam en voor de in de haven gevestigde bedrijven.

1. Overzicht relevante afspraken met Havenbedrijf of afzonderlijke bedrijven

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de Havenovereenkomst van 1 april 2013, de Transformatieovereenkomst van 1 april 2013, het Convenant Houthaven/NDSM-werf van 22 januari 2009 en het Coalitieakkoord 2014-2018.

1.1. Overeenkomst "Verzelfstandiging haven Amsterdam havenovereenkomst" (Havenovereenkomst)

De Havenovereenkomst is op 1 april 2013 gesloten tussen de gemeente Amsterdam (gemeente) en het Havenbedrijf Amsterdam N.V. (Havenbedrijf). Hierin is de verzelfstandiging van het Havenbedrijf geregeld. In het kader van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is van belang dat de gemeente het juridisch eigendom van de gronden in het Havengebied heeft (waaronder de havens in het gebied Haven-Stad) en dat het Havenbedrijf door middel van een voortdurend hoofderfpachtrecht het economische eigendom van de gronden heeft. Binnen het kader van dat hoofderfpachtrecht mag het Havenbedrijf de grond vervolgens in ondererfpacht/huur uitgeven aan bedrijven in de haven.

1.2. Overeenkomst "Verzelfstandiging haven Amsterdam transformatieovereenkomst" (Transformatieovereenkomst)

De Transformatieovereenkomst is eveneens op 1 april 2013 tussen de gemeente en het Havenbedrijf gesloten. De Transformatieovereenkomst is van toepassing op de transformatie ten behoeve van de ontwikkeling van het project Haven-Stad en op andere transformaties in het Havengebied en bevat afspraken ten behoeve van het transformatieproces. Ook zijn hierin de rechten en verplichtingen van beide partijen vastgelegd in het transformatieproces.

Kern van de Transformatieovereenkomst is het Transformatiebesluit. Deze is als volgt gedefinieerd: "Een besluit van de gemeente dat voorziet in de onttrekking van in Hoofdrecht van erfpacht uitgegeven gronden en de levering van die gronden aan de Gemeente ten behoeve van een Transformatie." Transformatie is het wijzigen van havengerelateerde functies in andere functies dan havengerelateerde functies zoals woonfuncties, kantoorfuncties, nutsvoorzieningen etc.
Voor een goed begrip van de werking van de Transformatieovereenkomst en de positie van het Havenbedrijf zijn drie stappen van belang:

I. Besluitvormingsproces voorafgaand aan het Transformatiebesluit (artikel 3.5)

Een Transformatiebesluit wordt voorbereid in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf. Voorafgaand aan een Transformatiebesluit heeft het Havenbedrijf gelegenheid haar zienswijze te geven op het ontwerp-Transformatiebesluit, wordt het Havenbedrijf betrokken bij het onderzoek naar de financiële effecten van de Transformatie op haar bedrijfsvoering en kunnen gemeente en Havenbedrijf nadere of afwijkende afspraken maken in het kader van die specifieke Transformatie.

II. Het Transformatiebesluit (artikel 3)

De gemeente, in principe het College, neemt een Transformatiebesluit. Een Transformatiebesluit bestaat uit de:

- Scope van de transformatie. Hierin is onder meer opgenomen wanneer de gronden worden geleverd aan de gemeente.
- Onderzoek en onderbouwing van de transformatie.
- Planologisch Kader

Het Planologisch Kader is breed gedefinieerd. Indien het vigerende Planologische Kader ontoereikend is voor een beoogde Transformatie dan kan de gemeente voorafgaand of uiterlijk gelijktijdig met het Transformatiebesluit een Planologisch Kader vaststellen die de beoogde Transformatie faciliteert.

III. Conserverende werking van een Transformatiebesluit en Planologisch Kader (artikel 4)

Dit belangrijke artikel regelt de rechten en verplichtingen van beide partijen gedurende twee perioden.

Artikel 4.1 en 4.2 hebben betrekking op de zogeheten Transformatieperiode. Dit is de periode tussen het nemen van het Transformatiebesluit en de moment(en) waarop de gronden definitief zijn teruggeleverd aan de gemeente.

In artikel 4.1 is vastgelegd – kortgezegd – dat het Havenbedrijf in die periode de Transformatie van de gronden niet onnodig zal bemoeilijken en belemmeren en dat partijen over hun gedragingen in die periode nadere afspraken kunnen maken.

Artikel 4.3 en verder gaan over de periode tussen de vaststelling van het Planologisch Kader door de gemeente en het Transformatiebesluit. Hierin is onder meer bepaald dat partijen met elkaar overleggen over (rechts)handelingen en investeringen van het Havenbedrijf die de periode tussen het Planologisch Kader en het nog te nemen Transformatiebesluit overstijgen. Doel van dit overleg is om enerzijds ervoor te zorgen dat de verwezenlijking van het Planologisch Kader niet onnodig wordt bemoeilijkt, maar anderzijds dat het verdienvermogen van het Havenbedrijf niet onnodig wordt beperkt. Indien in het Planologisch Kader de beoogde Transformatie voldoende concreet is, worden concrete afspraken gemaakt over het plegen van langdurige investeringen en looptijd van contracten in het te transformeren gebied. Ook bij deze afspraken dienen partijen zowel het belang van de gemeente in aanmerking te nemen dat verwezenlijking van het Planologisch Kader niet onnodig wordt bemoeilijkt als het belang van het Havenbedrijf dat het verdienvermogen van het Havenbedrijf niet onnodig wordt beperkt.

Waterpercelen en Nautisch gebruik (artikel 10)
Tot slot is in dit verband artikel 10 (Waterpercelen en Nautisch gebruik) van belang. Hierin is bepaald dat het Havenbedrijf erfpachter, gebruiker en beheerder van de percelen water blijft, voor zover deze niet ter uitvoering van het Transformatiebesluit worden geleverd aan de gemeente. Voor zover mogelijk blijven deze percelen water beschikbaar voor havenfuncties en zullen partijen afspraken maken die het Havenbedrijf in staat stellen dit nautische gebruik voort te zetten.

1.3. Convenant Houthaven/NDSM-werf (Convenant)

Dit Convenant is op 22 januari 2009 gesloten tussen Cargill B.V., ICL Fertilizers Europe C.V., Eggerding B.V. en de provincie Noord-Holland en Centrale Stad en diverse stadsdelen van de gemeente Amsterdam. Hierin is, voor zover hier van belang, bepaald dat Centrale Stad en andere stadsdelen "pas op de plaats" maken en andere woningbouwplannen dan in de Houthaven en NDSM-werf die relevant zijn voor deze bedrijven, eerst na 15 jaar (derhalve na januari 2024) in procedure zullen brengen en eerst na 20 jaar (derhalve na januari 2029) tot feitelijke uitvoering kunnen brengen.

1.4. Coalitieakkoord 2014-2018, Amsterdam is van iedereen (Coalitieakkoord)

Onder het kopje "Haven" is het volgende opgenomen: "De onlangs verzelfstandigde haven heeft de ambitie een duurzame en flexibele haven te worden, die snel kan inspelen op veranderende behoeften van bedrijven. Bedrijven binnen de haven krijgen de zekerheid dat ze tot 2040 – het eind van de huidige structuurvisie – kunnen blijven op de plek waar ze nu zitten."

Middels een brief heeft het college deze uitspraak in het coalitieakkoord verhelderd. Mede naar aanleiding van motie 595 Transformatie¬strategie Haven-Stad, waarin de tegenstellingen tussen de coalitie uitspraak en de Transformatiestrategie Haven-Stad (2013) aan de orde werd gesteld. In de brief bevestigd het college dat bovengenoemde uitspraak betrekking heeft op de zittende bedrijven in deelgebieden van Haven-Stad en binnen het exploitatiegebied van het Havenbedrijf Amsterdam. Enkele nuanceringen worden daarbij aangebracht.

Op grond van deze uitspraak heeft het Havenbedrijf Amsterdam NV geen toestemming meer nodig van de gemeente Amsterdam voor het verlengen van huur- of erfpachtcontracten tot 2040 van zittende bedrijven. Voor het afsluiten van nieuwe contracten voor (tijdelijke) vestiging van bedrijven met een looptijd langer dan 2029, dan wel wijzigingen die een bedrijfsuitbreiding impliceren, is echter wel toestemming van de gemeente Amsterdam nodig.

De uitspraak in het coalitieakkoord is in overeenstemming met de Transformatiestrategie Haven-Stad (2013). Hierin zijn geen concrete uitspraken gedaan over termijngaranties voor bedrijven. In de beantwoording van motie 595 wordt opgenomen dat er niet langer toestemming van de gemeente noodzakelijk is voor huur- of erfpacht-

contractverlengingen van bedrijven in de haven (tot 2040). Wel is met het Havenbedrijf Amsterdam overeengekomen dat bij het verlengen van huur- of erfpachtcontracten van zittende bedrijven het belang van de gemeente aangaande de voorgenomen transformatie niet onnodig wordt bemoeilijkt (financieel of anderszins). Ook dient het Havenbedrijf er zorg voor te dragen dat:

1. de milieuhinder niet toeneemt of liever zelfs afneemt (er geldt reeds een geluidscontour);
2. het aantal arbeidsplaatsen bij voorkeur toeneemt en niet afneemt.

4. Samenvatting Transformatie-strategie Haven-Stad

Vastgesteld in 2013

Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 in februari 2011 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin de raad uitsprak een Transformatiebesluit Haven-Stad te willen nemen. De raad gaf aan een transformatie van het Haven-Stad gebied te wensen, maar meer inzicht te willen hebben in de programmatische en financieel-economische haalbaarheid en de mogelijkheid om de gevestigde bedrijven voor de regio te behouden. Het voorliggende rapport beschrijft de Transformatiestrategie Haven-Stad en een Uitvoeringsprogramma 2013-2015.

Hoofdlijnen van de Transformatiestrategie Haven-Stad zijn een **geleidelijke transformatie** en een **gefaseerde besluitvorming.** Met het oog op omvang, diversiteit en kwaliteit van het Haven-Stad-gebied wordt niet gekozen voor een vastomlijnd scenario, zoals geschetst in de scenariostudies uit 2009, maar voor een geleidelijk transformatieproces. Langs de Noordelijke en de Zuidelijke IJ-oever en vanuit West kan Haven-Stad stapsgewijs transformeren, te beginnen op Sloterdijk en Sloterdijk-1. Om de transformatie te starten dient de geluidzonering van Westpoort op korte termijn aangepast te worden. Dit kan al zonder havenbedrijven te verplaatsen.
Zonder actieve verplaatsing van de havenbedrijven in de Coen- en Vlothaven kunnen tot 2040 circa 9.000 woningen gerealiseerd worden en kan het aantal arbeidsplaatsen toenemen tot 38.000. Wordt ook de Coen- en Vlothaven getransformeerd dan zal Haven-Stad in 2040 ruimte kunnen bieden aan 20.000 woningen en 44.000 arbeidsplaatsen.
Voorgesteld wordt in 2025 een beslissing te nemen over het moment en de wijze van transformatie van het Coen- en Vlothavengebied. Daarbij worden de volgende criteria in acht genomen:

- aansluiting op de regionale afspraken, met name uit de Visie Noordzeekanaalgebied 2040;
- de woningbehoefte op dat moment;
- de behoefte aan haventerrein op dat moment;
- de intensivering van de bestaande haventerreinen waarbij zoveel mogelijk wordt vermeden de zwaar milieuhinderlijke bedrijven aan de randen van het werkgebied van de haven te situeren;
- een milieuverantwoorde verplaatsing en of uitbreiding van havenactiviteiten om rekening te houden met de milieueffecten op het aangrenzende gebied;
- de financiële haalbaarheid.

Om de geleidelijke transformatie op gang te brengen, kwaliteit te kunnen garanderen en maatschappelijk draagvlak te verwerven is het nodig om al in de komende jaren een aantal eerste stappen te zetten in planvorming én uitvoering.
Toetsing van deze strategie op programmatische en financieel-economische haalbaarheid wijst het volgende uit:

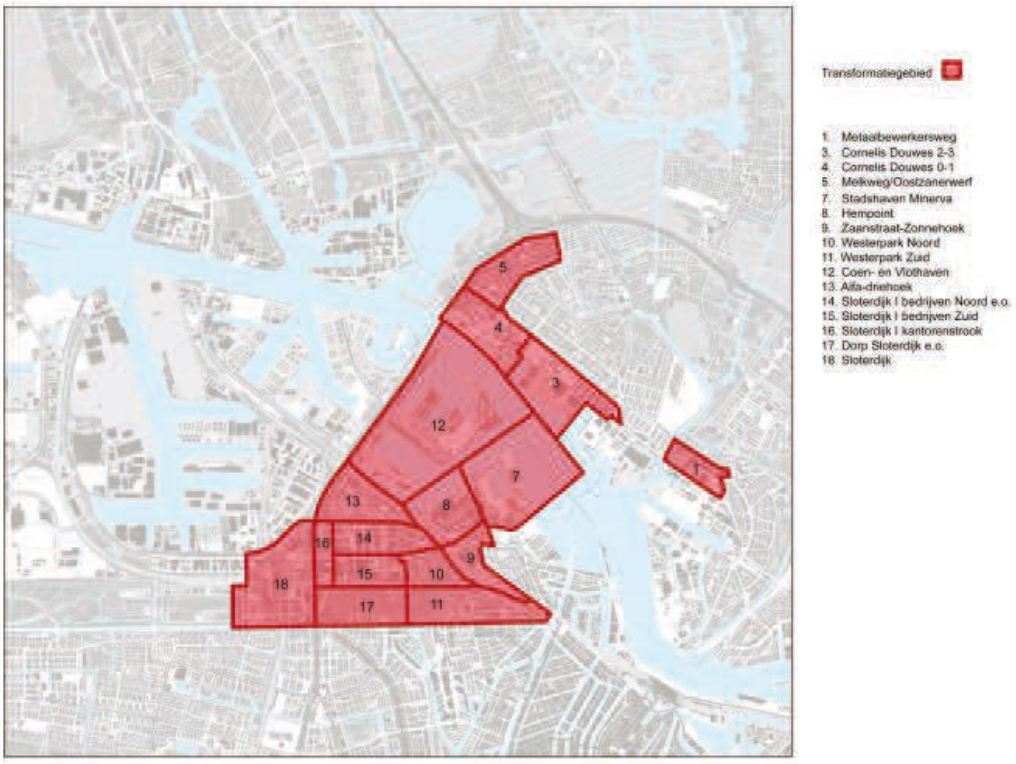
- De beschikbare harde capaciteit voor woningbouw in een centrumstedelijk-plus-milieu in de periode 2013-2040 omvat 26.000 woningen. Daarmee kan slechts een deel



Foto 1: Transformatie in Parijs Rive Gauche

van de vraag naar dit type milieu – minimaal 40.000 tot maximaal 108.000 woningen - opgelost worden.

- Voor de verplaatsing van niet-watergebonden bedrijven in lichte en zware milieucategorieën is voldoende verplaatsingsruimte beschikbaar op andere bedrijventerreinen in de stad en de regio. Ruimte voor eventuele verplaatsing van watergebonden bedrijven in zware milieucategorieën vraagt uitbreiding van het havenareaal in de Houtrakpolder. Dit gaat ten koste van ruimte voor autonome groei van de haven.
- Voor een succesvolle transformatie van het Haven-Stadgebied is het noodzakelijk om Sloterdijk en Sloterdijk 1 al op korte termijn te dezoneren en de Haarlemmerweg af te waarderen. Het Rijk dient bovendien in het kader van Swung II beleidsvrijheid te verlenen tot een maximale geluidsbelasting van 60 dB(A).
- De kosten van transformatie kunnen met de huidige kennis, programma's en financiële instrumenten niet volledig gedekt worden uit de opbrengsten van gebiedsontwikkeling. Het financiële beeld wordt gunstiger als voor de 'bovenplanse' infrastructuur een beroep kan worden gedaan op daartoe bestemde fondsen van de stad, de Stadsregio, de Provincie NH en het Rijk. Het scenario, waarin Haven-Stad transformeert exclusief het Coen- en Vlothavengebied kent een exploitatieresultaat van - 254 tot + 22 miljoen euro. Het scenario, waarin Haven-Stad transformeert inclusief het Coen- en Vlothavengebied kent een exploitatieresultaat dat varieert tussen -1.444 en -294 miljoen euro. Vindt transformatie van het Coen- en Vlothavengebied plaats na 2040 dan zal het financieel resultaat voor de stad verbeteren in verband met het aflopen van contracten.
- Op dit moment zijn de inkomsten voor het havenbedrijf uit de Coen- en Vlothaven, Minervahaven en hempoint 12,7 mln jaarlijks, dat is ca 12% van de totale jaaromzet. Over een periode van nu tot 2040 zou een overdracht van de terreinen kunnen leiden tot een inkomstenderving van 128 mln tot 293 mln euro; dit betreft de effecten van de afspraken aanpalend aan het Convenant en de effecten als gevolg van overdracht. In 2040 zouden de maximale jaarlijkse effecten op kunnen lopen van 11 tot 17 mln per jaar.
- De transformatie van het Haven-Stadgebied kan in 2040 resulteren in 3200 tot 6200 additionele banen in de MRA en een toename van het Bruto Regionaal Product van 0,5 tot 1,25 miljard euro, zonder de transformatie van het Coen- en Vlothavengebied. Zouden ook deze gebieden transformeren, dan zouden de effecten op kunnen lopen tot 3000 tot 6500 additionele banen in de MRA en een jaarlijkse toename van het Bruto Regionaal Product van 0,6 tot 1,4 miljard euro. Het welvaartseffect van hogere woningwaarden, van de impuls op de bouwsector en van hogere belastingafdrachten zijn minder scherp te duiden. Haven-Stad zal het draagvlak voor voorzieningen in de Amsterdamse binnenstad versterken. Vooral het kunnen aantrekken van internationaal opererende bedrijven en extra (inter)nationals in beide scenario's heeft een groot welvaartseffect.



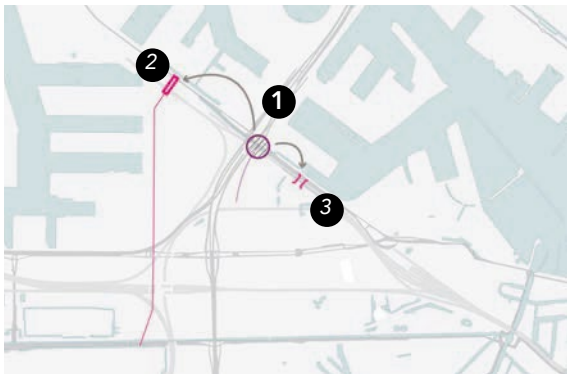
Kaart 2: Projectgebied Haven-Stad

5. Overzicht benodigde ingrepen Haven-Stad in netwerk



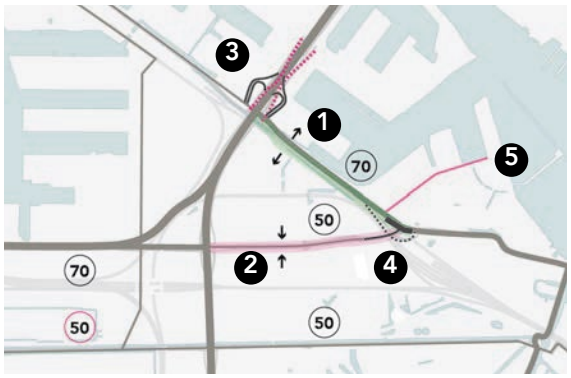
Auto Fase 1a
> 2018

1. Afwaardering N200 (Haarlemmerweg)
2. Knip autoweg Sloterdijkerweg, vrij baan voor fiets -en voetgangers.



Auto Fase 1a - 2
> 2018 - 2030

1. Verwijderen kruispunt Nieuwe Hemweg/ Kabelweg.
2. Doortrekken Radarweg
3. Ongelijkvloerse kruising in verlengde van Contactweg



Auto Fase 1a - 1b
> 2018

1. Opwaardering Nieuwe Hemweg (2x2, 70km/h)
2. Afwaardering Transformatorweg (2x1, 50km/h)
3. Optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg/ A10
4. Optimalisatie kruispunt Nieuwe Hemweg/ Transformatorweg (T-splitsing)
5. Nieuwe hoofdontsluiting Minervahaven (Archangelkade)



O.V. Fase 1b
> 2018

1. Nieuwe noord-zuid tangent (HOV)
2. Nieuwe HOV-lijn over Transformatorweg
3. Nieuwe HOV-lijn over Haarlemmerweg
4. Uitbreiding noord tangent richting Zaandam via Noorder IJplas
5. Nieuw overstappunt t.b.v. verbinding HOV lijnen

O.V. Fase 2 - 3
> 2029 - 2043

1. HOV-verbinding Zuid (Isolatorweg - Centraal)
2. HOV-verbinding Noord; Zaandam via de Noordoever (Zaandam - Achtersluispolder, NDSM, Sixhaven

(andere opties worden nader onderzocht)



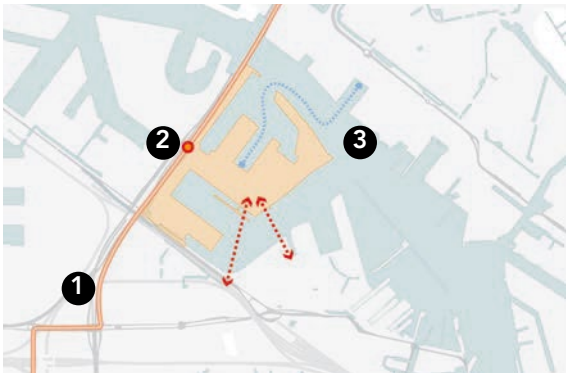
O.V. Fase 3
> 2029

1. Nieuwe veerverbindingen t.b.v. ontsluiting Haven-Stad/ ZaanIJ
2. Bestaande veerverbindingen



O.V. Fase 4
> 2040

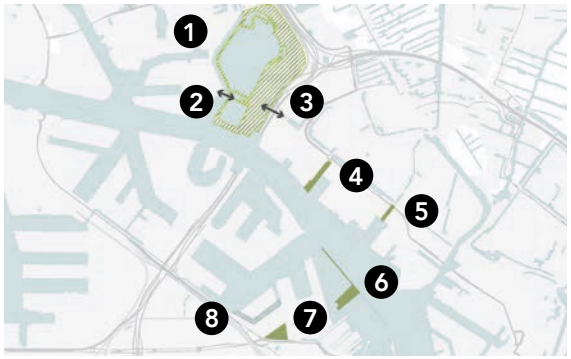
1. Nieuwe HOV verbinding t.b.v. ontsluiting Coen -en Vlothaven
2. Tijdelijke halte/ tussenstop als onderdeel van de noord-zuid bustangent
3. Nieuwe veerverbinding ontsluiting Coen -en Vlothaven



Westerpark Fase 1a
> 2018

1. 2 tunnels t.b.v. ontsluiting Westerpark
2. Aanpassing profiel Sloterdijkerweg
3. Nieuwe brug over Haarlemmertrekvaart t.b.v. verbinding begraafplaats Vredenhof





Groen Fase 2

> 2029

1. Programmeren van stadspark Noorder IJplas
2. Overbrugging zijkanaal H
3. Royale verbrugging A10 t.b.v. ontsluiting Noorder IJplas richting Noordelijke IJ-oevers
4. Programmeren Keerkringpark
5. Doorzetten groenstructuur Oostzaan
6. Aanleg Haparandapark
7. Aanleg park Minervahaven (Zonnehoek)
8. Uitgraven van Houtveemkanaal



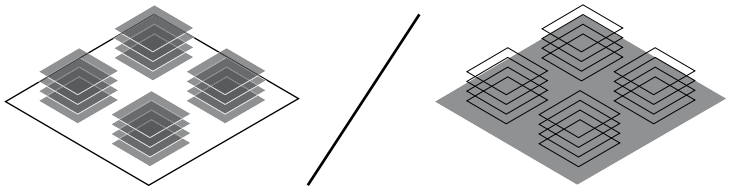
Overige ingrepen Fase 1b

> 2025

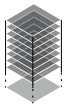
1. Verplaatsing Zaanstraat Emplacement
2. Getrapte sportvelden aanleggen i.c.m. collectief parkeren
3. Ongelijkvloerse kruising (Auto Fase 1b) transformeren naar entree collectieve parkeergarage
4. 2 bruggen over spoor t.b.v. verbinding Westerpark en Spaarndammerbuurt

6. FloorSpaceIndex

FSI is de verhouding tussen het bebouwd en het onbebouwd oppervlak

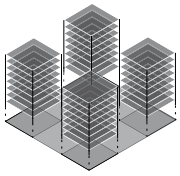


FSI op bouw blokniveau



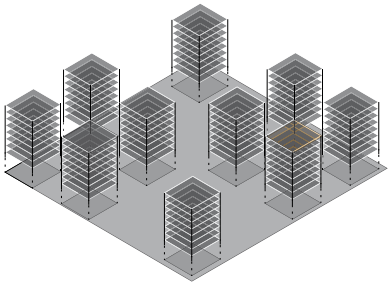
Terreinoppervlak = 10x10 = 100m2
Footprint gebouw: 10x10 = 100m2 BVO
8 bouwlagen = 800m2 BVO
FSI = 800/100 = **8.0**

FSI op buurt-niveau



Terreinoppervlak = 30x30 = 900m2
Footprint gebouw: 10x10 = 100m2 BVO
8 bouwlagen = 800m2 BVO
4 gebouwen = 3.200 m2 BVO
FSI = 3.200/900 = **3.6**

FSI op wijkniveau



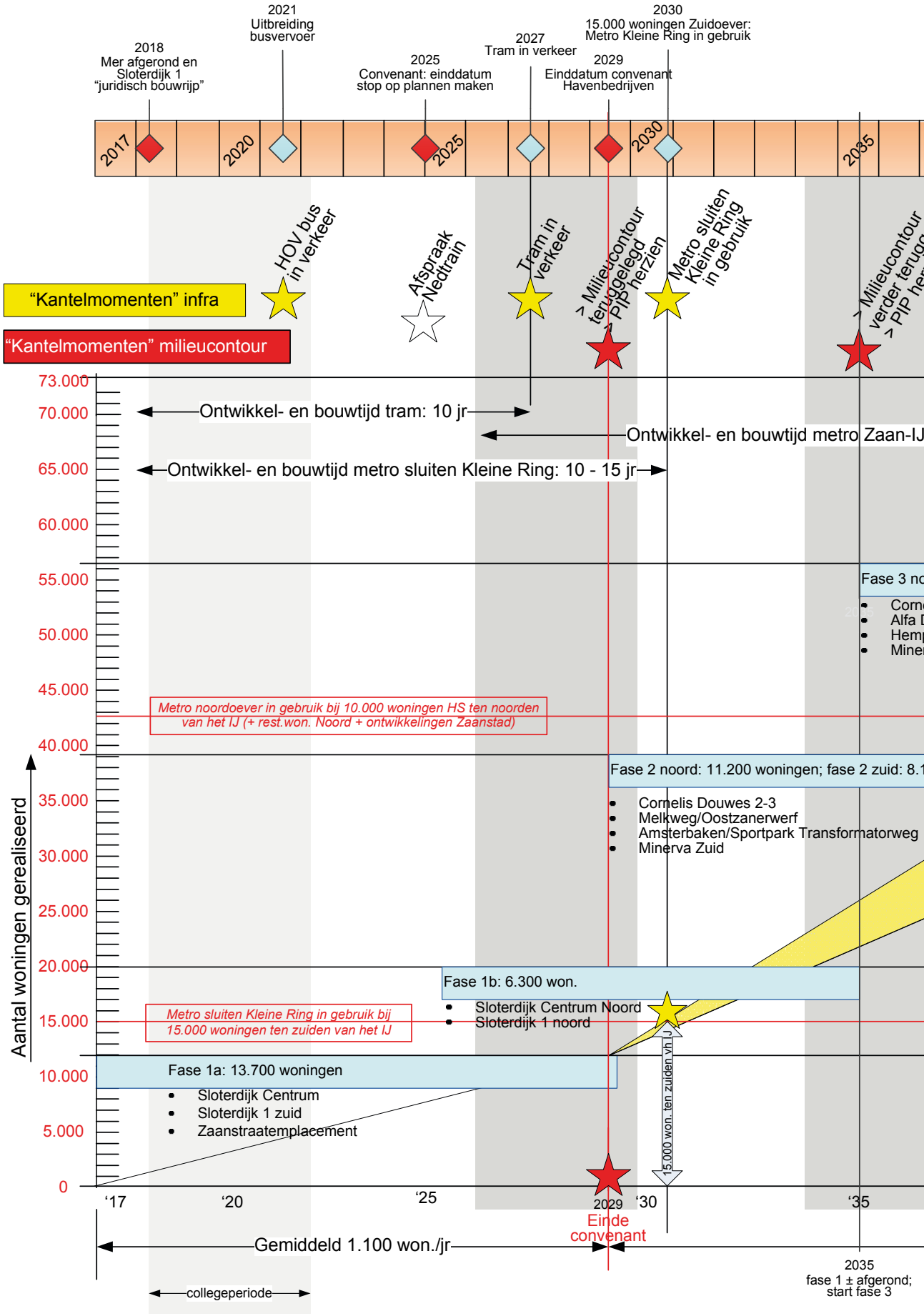
Terreinoppervlak = 60x60 = 3.600m2
Footprint gebouw: 10x10 = 100m2 BVO
8 bouwlagen = 800m2 BVO
10 gebouwen = 8.000 m2 BVO
FSI = 8.000/3.600 = **2.2**

Vaak worden dichtheden in aantallen woningen per hectare uitgedrukt. In Haven-Stad vindt er een grote mix plaats tussen bedrijvigheid en wonen en daarom dekt het aantal woningen per hectare niet de lading. De dichtheid wordt daarom uitgedrukt in FSI (Floor Space Index); de relatie tussen het totaal aantal m2 vloeroppervlak en het aantal m2 terreinoppervlak. uit bovenstaande afbeeldingen wordt duidelijk dat hoe groter de schaal waarover je de dichtheid meet, des te lager de FSI is. Bij een dichtheid op wijkniveau wordt namelijk ook de openbare ruimte zoals straten, pleinen en kleine parken (ruimte die niet bebouwd) meegeteld in de FSI. In de ontwikkelstrategie is uitgegaan van een FSI op buurtniveau om zo een beter gemiddelde te weergeven omtrent het type stad wat we willen realiseren.

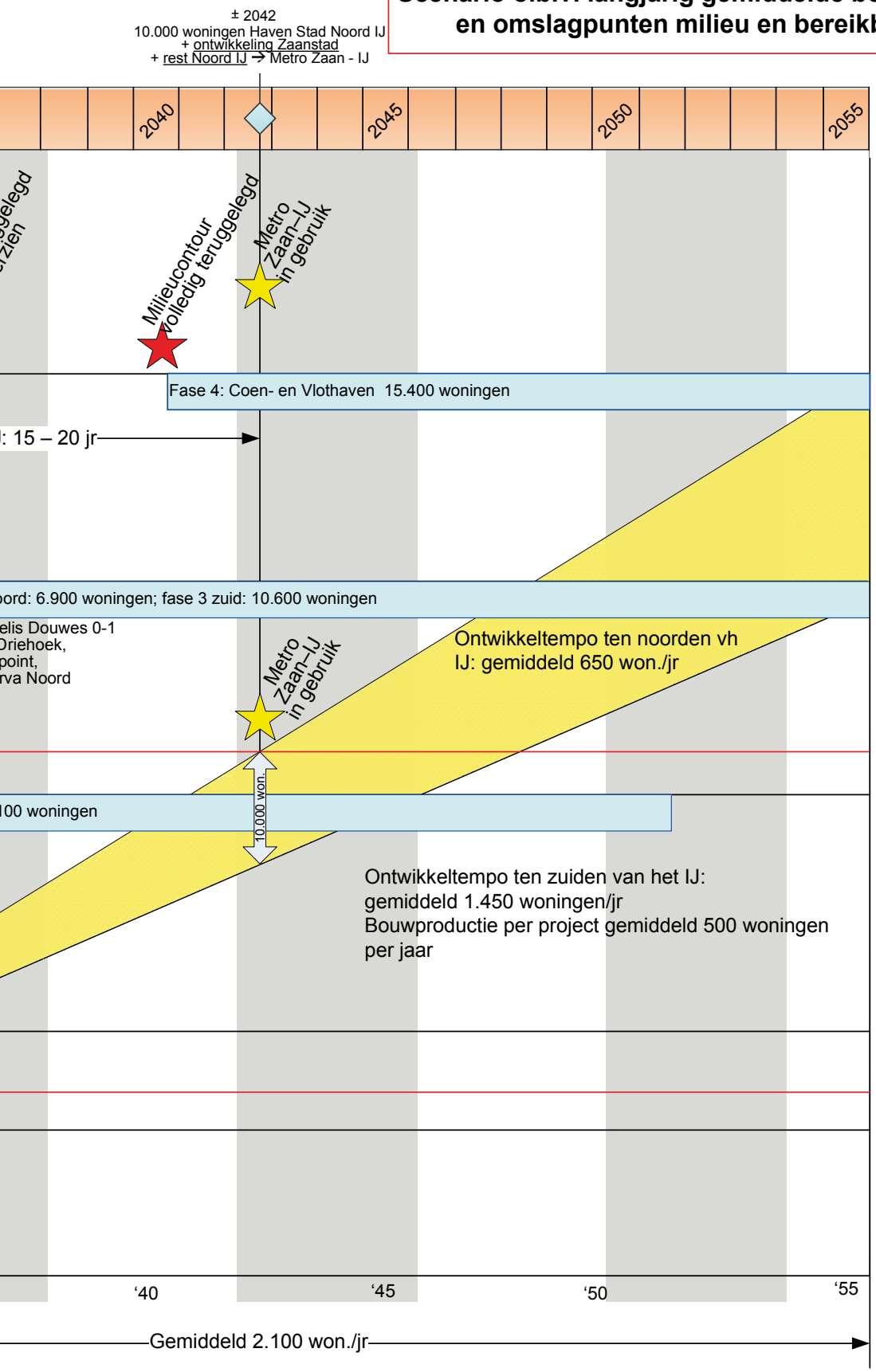


Deze afbeelding geeft weer dat het bebouwd terrein (en daarmee het gebouw) maar een klein onderdeel is van de gehele wijk. Hoe kleiner de eenheid, hoe hoger de FSI

7. Faseringsgrafiek op basis van 500 woningen per deelgebied per jaar



Scenario o.b.v. langjarig gemiddelde bouwproductie en omslagpunten milieu en bereikbaarheid



Uitgangspuntnen:

N.B. 1
Metroverbinding Noord en Zuid zijn ook te lezen als HOV-verbinding noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad.

N.B. 2
De ontwikkeltijd van de kleine ring kost minimaal 12-15 jaar.

N.B. 3
Voor een tram is een termijn nodig van circa 10 jaar tot in gebruik name.

N.B. 4
Voor een HOV-bus is circa 5 jaar aangenomen.

8. Samenvatting MER Haven-Stad

Transformatieopgave Haven-Stad

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en in Koers 2025 is Haven-Stad aangewezen als transformatiegebied. Door dit gebied te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd gebied kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de woningbouwbehoefte (tot 70.000 woningen) en de verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen. Zo ontstaat als het ware een stad in een stad met een omvang van meer dan 100.000 inwoners, die in een duurzame aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kunnen wonen, werken en recreëren. Hiervoor zijn vier ambities geformuleerd (zie figuur 2).

De transformatie van Haven-Stad verloopt gefaseerd en zal meerdere decennia in beslag nemen. Dit vraagt om flexibiliteit, maar ook om duidelijke kaders waarbinnen de ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden.

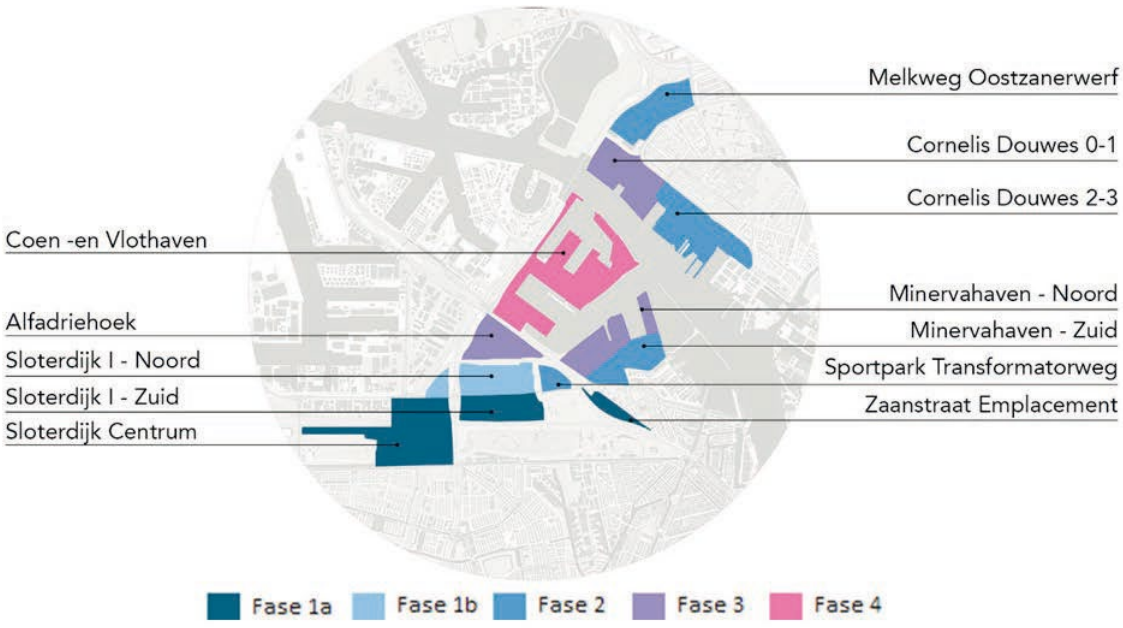
Een MER op maat

Vanwege de omvang van de transformatieopgave van Haven-Stad geldt een m.e.r. beoordelingsplicht en is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. In een MER worden de gevolgen van de ontwikkeling op het milieu in beeld gebracht. Bij de ontwikkelstrategie voor Haven-Stad past een MER dat voldoet aan de volgende voorwaarden: brede reikwijdte, flexibel, onderzoek op maat en geen vastomlijnd programma. In het MER worden zowel concrete ontwikkelingen als deelgebieden waar pas op termijn transformatie aan de orde is onderzocht.

De eerste ontwikkelgebieden van Haven-Stad zijn aangewezen als duurzaam innovatief experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet. Daarmee kan worden geëxperimenteerd met de principes van de Omgevingswet. Daardoor is nu minder gedetailleerd onderzoek noodzakelijk, maar kunnen wel richtinggevende uitspraken over de toekomstige transformatie worden gedaan. In dit MER is gebruik gemaakt van innovatieve methoden: een leefomgevingsfoto, een spelregelkader, dashboards en een dynamisch monitoringssysteem.

Dit MER vormt de inhoudelijke onderlegger voor de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. De ambities in de Ontwikkelstrategie zijn getoetst in het MER, de uitkomsten van het MER zijn verwerkt in de Ontwikkelstrategie. Procedureel is de m.e.r.-procedure gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat voorziet in woningbouw, het bestemmingsplan verbrede reikwijdte Sloterdijk I Mediacollege.

Het MER maakt gebruik van nieuwe methoden, zoals een leefomgevingsfoto, dashboard, een spelregelkader en een monitoringsprogramma. Zo ontstaat een levend MER dat nu de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie waar en wanneer dat nodig is. De samenhang tussen deze nieuwe methoden en instrumenten staat in figuur 3.



Figuur 1. Faseringskaart Haven-Stad

Leefomgevingsfoto huidige situatie

In de huidige situatie zijn er vele waarden, aandachtspunten en belemmeringen die van invloed zijn op de transformatiemogelijkheden in Haven-Stad. Daarbij gaat het onder meer om milieucontouren vanwege geluid, geur en externe veiligheid, maar bijvoorbeeld ook om archeologische verwachtingswaarden en waardevolle groenstructuren. De relevante waarden, aandachtspunten en belemmeringen in de huidige situatie zijn vastgelegd op een leefomgevingsfoto. In dit digitale systeem is in een oogopslag duidelijk waar rekening mee gehouden moet worden bij een concrete ontwikkeling. De leefomgevingsfoto is de raadplegen via: https://www.amsterdam.nl/haven-stad/mer/leefomgevingsfoto.

Dashboards

Met dashboards zijn de hoofdkeuzes voor de transformatie van Haven-Stad in onderlinge samenhang inzichtelijk gemaakt. De gestelde ambities ten aanzien van verdichting, mobiliteit, gezondheid en duurzaamheid vormen de basis voor dit MER. Om de ambities te behalen moeten keuzes gemaakt worden. Op het dashboard zijn daarom per ambitie verschillende keuzemogelijkheden geformuleerd, die in meer of mindere mate bijdragen aan het behalen van de ambitie. In het MER is inzichtelijk gemaakt hoe deze keuzemogelijkheden scoren, niet alleen op de ´eigen´ ambitie maar ook op de andere gestelde ambities. Resultaat daarvan zijn diverse voorkeursalternatieven, die hebben geleid tot de hoofdkeuzes zoals geformuleerd in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad.

Hoofdkeuzes voor transformatie Haven-Stad

In dit MER zijn aan de hand van dashboards diverse hoofdkeuzes inzichtelijk gemaakt die nodig zijn om de beoogde transformatie van Haven-Stad naar hoogstedelijk gemengd gebied mogelijk te maken. Hieronder worden de belangrijkste keuzes benoemd die uit het MER volgen.

De belangrijkste keuze heeft betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets en het autogebruik/-bezit wordt beperkt loopt het wegennet relatief snel vast en stagneert de transformatie. Om te komen tot de benodigde 'mobiliteitsshift' is het nodig om stapsgewijs de volgende maatregelen te treffen:

- Optimaal faciliteren fietsverkeer door aanleg snelle fietsverbindingen in alle richtingen
- Hanteren van maximale parkeernorm van 0,2 voor woningbouw
- Realiseren hoogwaardige busverbindingen naar het centrum en in Noord
- Ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen Nieuwe Hemweg
- Beperken parkeren op straat en autoluw maken noord-zuid verbindingen
- Stimuleren van gedeeld autogebruik
- Realiseren collectieve parkeergarage(s)/ transferia nabij de Ring A10
- Uitbreiden metronetwerk: sluiten kleine metroring van Isolatorweg naar Centraal Station en aanleg metro in Noord richting Zaanstad (of andere gelijkwaardige HOV-verbindingen)
- Invoeren pontverbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad

Sommige maatregelen zijn per direct nodig (lage parkeernorm in eerste ontwikkelgebieden) en kunnen relatief snel worden doorgevoerd (fietspaden), andere maatregelen vergen meer tijd en zijn later in het transformatieproces noodzakelijk (metro en pontverbindingen). Met bovenstaand maatregelenpakket kan het aandeel autoverkeer van alle verplaatsingen in Haven-Stad uiteindelijk dalen van 37 procent tot 15 á 19 procent. Haven-Stad blijft dan bereikbaar en het programma Haven-Stad kan dan zonder grote knelpunten worden gerealiseerd.

Omdat tijdens de transformatie van Haven-Stad de geluidbelasting af zal nemen is het niet wenselijk om op grote schaal woningen met meerdere dove gevels te realiseren. Dat kan door gebiedsgericht en flexibel met milieunormen om te gaan door onder meer daar waar mogelijk gebruik te maken van innovatieve wetgeving (Zeehavennorm en Stad en Milieubenadering). Gekoppeld aan het accepteren van een hogere geluidbelasting worden compenserende maatregelen verplicht gesteld, bijvoorbeeld extra isolatie bij de slaapkamer.

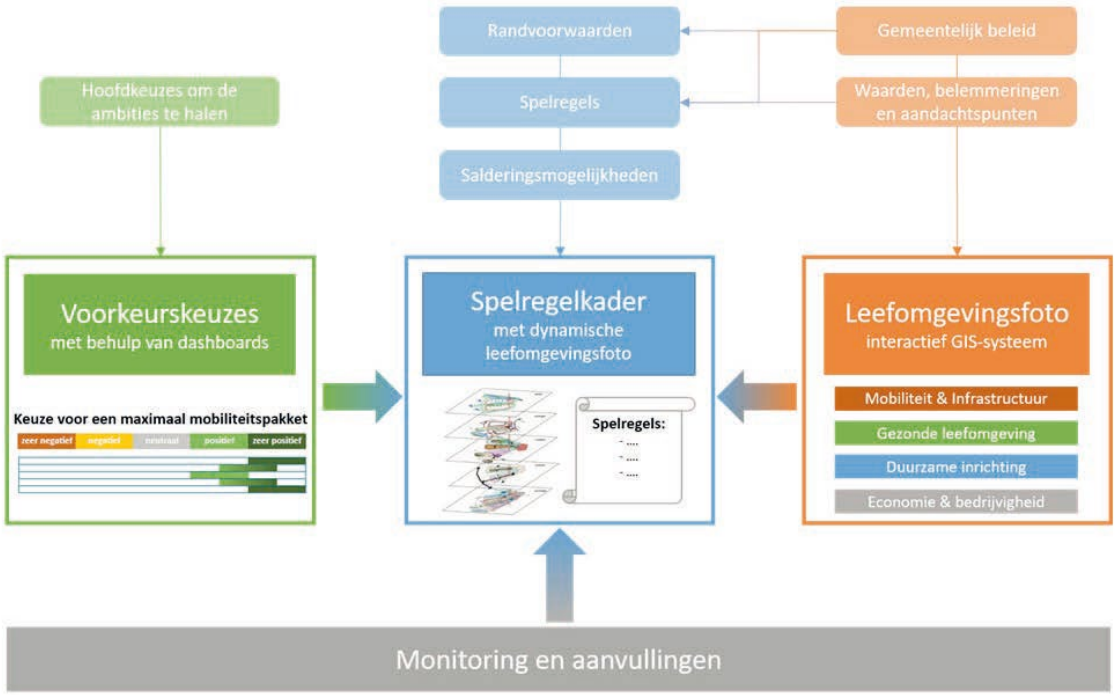
Belangrijke uitgangspunten bij een gebiedsgerichte en flexibele omgang met milieunormen zijn dat altijd een gezonde leefomgevingskwaliteit wordt geborgd en dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden aangetast. Daarvoor is het van belang om toekomstige bewoners actief en volledig te informeren (en bijvoorbeeld afspraken vast te leggen in koopcontracten of huurovereenkomsten). Zodoende kunnen toekomstige

bewoners bewust kiezen voor wonen in een aantrekkelijke, hoogstedelijke, maar ook milieubelaste omgeving.

Om woningbouw mogelijk te maken is het noodzakelijk om de milieugebruiksruimte te optimaliseren. Dat kan door de volgende maatregelen te nemen: het gezoneerde industrieterrein stapsgewijs te verkleinen, maatwerkvoorschriften vast te stellen, onbenutte milieuruimte van bedrijven terug te brengen, bronmaatregelen te treffen en eventueel bedrijven te verplaatsen. Ook is het van belang om de maximale milieucategorie voor nieuwe bedrijven te beperken. Daarmee wordt voorkomen dat bedrijven zich kunnen vestigen die een belemmering vormen voor toekomstige woningbouw.
Door in Haven-Stad geen aardgas meer toe te



Figuur 2
De vier ambities van Haven-Stad



Systematiek van het levend MER

passen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de gewenste CO2 reductie. De vergelijking van alternatieven voor een duurzaam warmtesysteem met bijbehorende bronnen maakt inzichtelijk dat de sleutel tot volledige verduurzaming van de energievoorziening slechts in geringe mate wordt bepaald door de keuze voor een specifiek warmtesysteem, maar vooral ligt in de vergroening van het opwekken van elektriciteit. Met oog op de grondwaterproblematiek, rainproof en overstromingsrisico's ligt er een aanzienlijke opgave om diverse gebieden in Haven-Stad op te hogen. Door te kiezen voor het aanleggen van een fijnmazig systeem van watergangen kan de benodigde ophoging worden beperkt, wat positief is voor de transformatiemogelijkheden.

Spelregelkader

Het MER geeft inzicht in de benodigde keuzes, randvoorwaarden en spelregels om de transformatie naar hoogstedelijk gemengd gebied mogelijk te maken. Dit is vastgelegd in een visie leefomgevingskwaliteit en bijbehorend gebiedsgericht spelregelkader voor Haven-Stad. De visie leefomgevingskwaliteit geeft inzicht in de unieke kwaliteiten van het gebied en leefomgevingskwaliteit. De visie vormt de basis voor de gebiedsgerichte randvoorwaarden en spelregels en voor eventuele stap 3-besluiten in het kader van de Stad- en Milieubenadering. Gekoppeld aan de leefomgevingsfoto en gebaseerd op de benodigde keuzes is een spelregelkader opgesteld. Dit vormt het kader voor de ruimtelijke plannen voor de deelgebieden in Haven-Stad.

Aan nieuwe ontwikkelingen en de verschillende zones op de leefomgevingsfoto zijn randvoorwaarden en spelregels gekoppeld. Randvoorwaarden zijn harde eisen om een bepaalde kwaliteit of rechten te beschermen (nee, tenzij). Spelregels zijn flexibele kaders waarbinnen ontwikkeling mogelijk is (ja, mits), waarbij vooral beschreven is wat nodig is om een bepaalde kwaliteit te halen. Door in de leefomgevingsfoto op een gebied te klikken worden direct de daaraan gekoppeld randvoorwaarden, spelregels en salderingsmogelijkheden getoond. Voor bepaalde thema's zal nader onderzoek nodig zijn gericht op een specifiek ruimtelijk plan (bijvoorbeeld geluidsbelasting of windhinder) of zal nader advies nodig zijn van een instantie.

Voor het behalen van de ambitie om mensen te stimuleren met het OV en de fiets te gaan en het autogebruik te beperken is een mobiliteitspakket samengesteld, bestaande uit infrastructurele ingrepen, nieuwe OV-infrastructuur, nieuwe fietsverbindingen, een lagere parkeernorm en stimuleren van gedeeld autogebruik. Een groot deel van deze maatregelen, zoals infrastructurele maatregelen zijn randvoorwaarden, die de gemeente zal moeten uitvoeren.

Voorbeelden van spelregels voor nieuwe ontwikkelingen zijn de regels voor het borgen van een goed geluidsklimaat. Haven-Stad is heeft te maken met geluid afkomstig van gezoneerde industrieterreinen, individuele bedrijven, de A10 en stedelijke wegen, spoor en metro. Om een goed geluidsklimaat te creëren, zijn er specifieke spelregels gekoppeld aan contouren rondom de geluidsbronnen. Per ontwikkeling is nader geluidsonderzoek nodig om de specifieke geluidssituatie in beeld te brengen en te toetsen aan de wet- en regelgeving. Uit het onderzoek kan naar voren komen dat aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn om een goed geluidsklimaat te creëren, bijvoorbeeld zorgen voor een afschermende werking, een stille zijde en dove gevels bij een nieuwe woning. Indien noodzakelijk kan van bepaalde spelregels worden afgeweken. Dan kunnen compenserende maatregelen uitkomst bieden. Deze stappen, bestaande uit een oplopend maatregelenpakket, zijn overzichtelijk weergegeven in de spelregels voor het thema geluid.

Een levend MER: monitoring

Het is lastig om aannames te doen voor de situatie over twintig jaar. De komende jaren zullen ontwikkelingen plaatsvinden die van invloed zijn op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden in Haven-Stad. Daarbij kan gedacht worden aan maatschappelijke ontwikkelingen (zoals gemiddelde woninggrootte), technologische ontwikkelingen (zoals smart mobility), ruimtelijke ontwikkelingen (zoals vertrek van bedrijven) en ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving (zoals inwerkingtreding Omgevingswet).

Om in te kunnen spelen op onvoorziene ontwikkelingen is een flexibel MER met een dynamische leefomgevingsfoto opgesteld. Om de ontwikkelingen goed te kunnen monitoren en waar nodig bij te kunnen sturen wordt een monitoringsprogramma voor Haven-Stad gemaakt. Bijsturen kan ook betekenen dat bijvoorbeeld tussentijds uitgangspunten moeten worden bijgesteld of het MER moet worden aangevuld. Dit sluit goed aan op de systematiek van de Omgevingswet en geeft bestuurders de mogelijkheid om 'vinger aan de pols' te houden.

Colofon

Projectleiding
Bart Vlaanderen en Maaike Scheringa (Ruimte en Duurzaamheid)

Projectgroep
Merel Akerboom (Projectmanagementbureau), Ruwan Aluvihare (Ruimte en Duurzaamheid), Marcel Bloemendal (Ruimte en Duurzaamheid), Ton Brouwer (Rechtsom Juristen), Vincent Dijkdrenth (Waternet), Klaas-Jan Dolman (Ruimte en Duurzaamheid), Raymond Dubos (Havenbedrijf Amsterdam), Onno van het Groenewoud (Verkeer en Openbare Ruimte), Lubbert Hakvoort (Projectmanagementbureau), Ivo Hamelynck (Grond en Ontwikkeling), Saskia Hoogstraten (Ruimte en Duurzaamheid), Chiel de Jager (Vervoerregio Amsterdam), Daan de Jong (Ruimte en Duurzaamheid), Elzeline de Jong (Economie), Saskia Jonker (Communicatiebureau), Yvonne Jorritsma (Ruimte en Duurzaamheid), Réka Kovacs (Ruimte en Duurzaamheid), Hein van Lieshout (Ruimte en Duurzaamheid), Bob Mantel (Ruimte en Duurzaamheid), Andreas Mulder (Ruimte en Duurzaamheid), Marjan Munnik (Grond en Ontwikkeling), Barbara Ponteyn (Ruimte en Duurzaamheid), Edith Rameckers (Communicatiebureau), Bart Schalkwijk (Vervoerregio Amsterdam), Ronald Schepers (Wit Communicatie), Maaike Scheringa (Ruimte en Duurzaamheid), Marijn Sleurink (Ruimte en Duurzaamheid), Annelies Soede (Economie), William Stokman (Economie), Jaap Storteboom (Storteboom Denkadvies), Dirk Iede Terpstra (Ruimte en Duurzaamheid), Mark van Vilsteren (Ruimte en Duurzaamheid), Bart Vlaanderen (Ruimte en Duurzaamheid), Paul Wolfs (Projectmanagementbureau), Koos van Zanen (Ruimte en Duurzaamheid)

Kaartmateriaal en vormgeving
Thomas Galesloot, Daan de Jong, Onno Moorman, Andreas Mulder, Philine Peperkamp

Met dank aan
Antea Group, Bureau Buiten, Bureau Stedelijke Planning, MUST, Urban Xchange, ZUS

Fotografie
Luchtfoto's door Your Captain Luchtfotografie

Druk
OBT bv, Den Haag

Oplage
250

Aan de inhoud (tekst en kaartbeelden) is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de notitie kunnen geen rechten worden ontleend.