Gemeente Amsterdam



Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021 -2025

Haven-Stad maakt ‘t Stoer, Stedelijk en Samen

Concept 27 oktober 2021

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Haven-Stad 3
1.2 Stand van zaken planvorming Haven-Stad 3
1.3 Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025 5

2 Fasering en Uitvoeringsstrategie 7
2.1 Fasering woningbouw Haven-Stad 7
2.2 Uitvoeringsstrategie Haven-Stad aanpak 2021 - 2025 8
2.3 Aanpak na 2025 8

3 Toelichting op het uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025 10
3.1 Inleiding 10
3.1 A: Ondersteunen van de gestarte transformaties Sloterdijk 1-Zuid en Sloterdijk Centrum 10
3.2 B: Faciliteren van initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen 11
3.3 C: Begeleiden en initiëren placemaking en aanjaagprojecten 11
3.4 D: Coördineren bovenplanse projecten 12
3.5 E: Ruimtelijk programmatische uitwerking per casus/deelgebied 13
3.6 F: Stakeholdermanagement 14

4 Organisatie 15
4.1 Organisatie 15
4.2 Organisatie per pijler 16

5 Financiële strategie 18
5.1 Inleiding 18
5.2 Proceskosten 18
5.3 Uitvoeringskosten 19
5.4 Risico's 21

6 Communicatie- en Participatiestrategie 22
Karakteristiek Haven-Stad 22

7 Juridische strategie 25
7.1 Juridisch planologisch 25
7.2 Privaatrechtelijk: het Transformatiebesluit 25

8 Monitoringsstrategie 27

Bijlage 1 Korte toelichting brondocumenten 28

Bijlage 2 Toelichting aanpak bovenplanse projecten tot 2025 31

Bijlage 3 Integrale planning 34

1

Inleiding

1.1 Haven-Stad

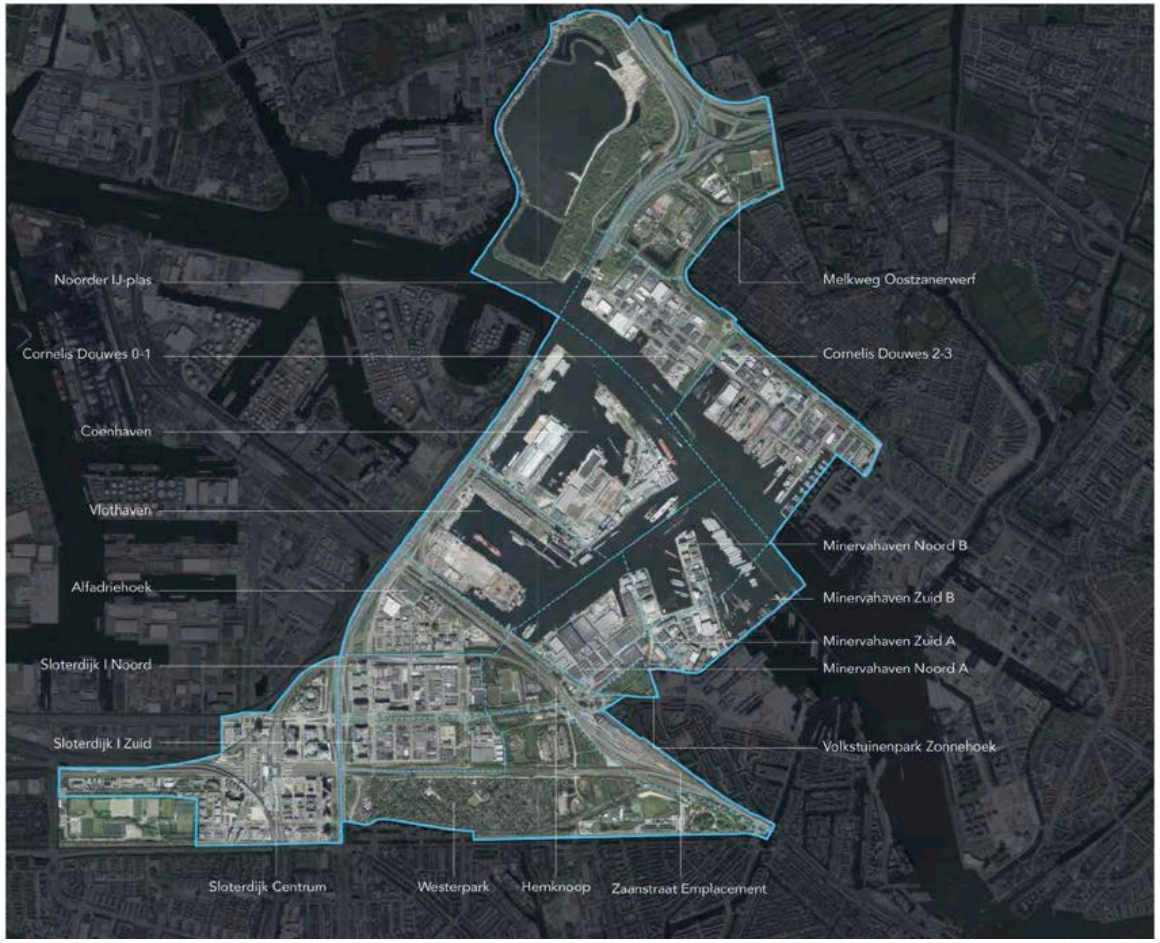
Haven-Stad is het havengebied binnen de Ring A10 waar de gemeente Amsterdam inzet op het transformeren naar een hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied. De transformatie van de 12 verschillende deelgebieden verloopt gefaseerd, met een tijdshorizon tot 2055. Uiteindelijk zullen er 40.000 tot 70.000 woningen worden gebouwd en komen er 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen in het gebied. In de eerste deelgebieden, Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I-Zuid, is het transformatieproces al een aantal jaar op gang.

1.2 Stand van zaken planvorming Haven-Stad

2017 Ontwikkelstrategie Haven-Stad en MER Haven-Stad

De Gemeenteraad heeft op 21 december 2017 de Ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld. Hierin zijn de voorwaarden en mogelijkheden voor ontwikkeling van Haven-Stad uitgewerkt. Het wordt een karakteristiek groen en waterrijk, stoer en stedelijk gebied, met een hoogstedelijke en inclusieve omgeving waar wonen en werken samengaan. En waar, qua mobiliteit, prioriteit wordt gegeven aan fietsers, voetgangers en hoogwaardig en fijnmazig openbaar vervoer. Haven-Stad loopt voorop op het gebied van duurzaamheid en circulariteit, met onder meer een CO2-reductie (t.o.v. 2016) van 85-100% in 2050.
De ambities en de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie zijn in het milieueffectrapport (MER) Haven-Stad getoetst en de uitkomsten van het MER zijn verwerkt in de Ontwikkelstrategie en een spelregelkader voor toekomstige planvorming in de deelgebieden van Haven-Stad.

In de Ontwikkelstrategie is ook een Uitvoeringsagenda op hoofdlijnen beschreven. Onderhavig Uitvoeringsprogramma bouwt voort op deze Uitvoeringsagenda uit 2017.



Afbeelding 1. Plangebied Haven-Stad. Bron: Integraal Raamwerk Haven-Stad

2019 Monitoringsplan Haven-Stad

Bij de besluitvorming over de MER en de Ontwikkelstrategie is in de voordracht aangegeven dat er een tweejaarlijks monitoringsrapport wordt gemaakt waarmee het college de Gemeenteraad informeert over de voortgang van de transformatie en de belangrijkste wijzigingen in de leefomgevingsfoto en het spelregelkader van de MER. Deze beleid cyclus methodiek sluit aan bij de vier fases die in de Omgevingswet worden beschreven: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van terugkoppeling (monitoring en evaluatie) kan de cyclus opnieuw worden doorlopen. Het monitoringsplan Haven-Stad is op 15 januari 2019 door het college vastgesteld, afgesproken is om tweejaarlijks een monitor uit te voeren om waar nodig bij te kunnen sturen zodat de transformatie doelen kunnen worden gehaald.

2019 Versnellingsstrategie Haven-Stad

Op 14 mei 2019 heeft het college de versnellingsstrategie Haven-Stad vastgesteld waarin uitwerking wordt gegeven aan het coalitieakkoord waarin is opgenomen dat de ontwikkeling van Haven-Stad zo mogelijk zal worden versneld. De versnellingsstrategie focust zich op versnelde planvorming voor de benodigde HOV infrastructuur en op onderzoek naar de mogelijkheden voor het versnellen van randvoorwaarden voor woningbouw in de zogenaamde ‘pas op de plaats gebieden’ volgens het convenant Houthavens-NDSM werf uit 2009. In het convenant is afgesproken dat eventuele woningbouwplannen voor die gebieden pas na 15 jaar (2024) in procedure worden gebracht en pas na 20 jaar (2029) feitelijk tot uitvoering worden gebracht.

‘Een toekomstbestendig Westerpark – fase 1 – een nota van uitgangspunten’

In November 2019 heeft het college van B&W de nota van uitgangspunten met de naam ‘Een toekomstbestendig Westerpark – fase 1’ vastgesteld. Doel van de nota is het Westerpark toekomstbestendig te maken.

2020 Principenota Centrale Zone Haven-Stad

Ten behoeve van de ambitie vanuit de coalitie om te versnellen met Haven-Stad zijn diverse onderzoeken (milieu, juridisch, energetisch, mobiliteitsshift, stedenbouwkundig) uitgevoerd voor de Centrale Zone om de versnellingsvraag te beantwoorden. In de principenota Versnelling Centrale Zone Havenstad is eind 2020 aan de raad geadviseerd om woningbouw voorlopig niet te versnellen, tenzij er sprake is van gewijzigde (milieu) omstandigheden. De versnelling wordt aangebracht in het nu al voorbereiden van zogenoemde conditionerende projecten voor o.a. mobiliteit, duurzaamheid en stedelijke kwaliteit. Door nu al werk te maken van deze condities kan de transformatie van verschillende deelgebieden vanaf 2029 worden bespoedigd. Welke inspanningen dat precies zijn, wordt uiteengezet in dit Uitvoeringsprogramma.

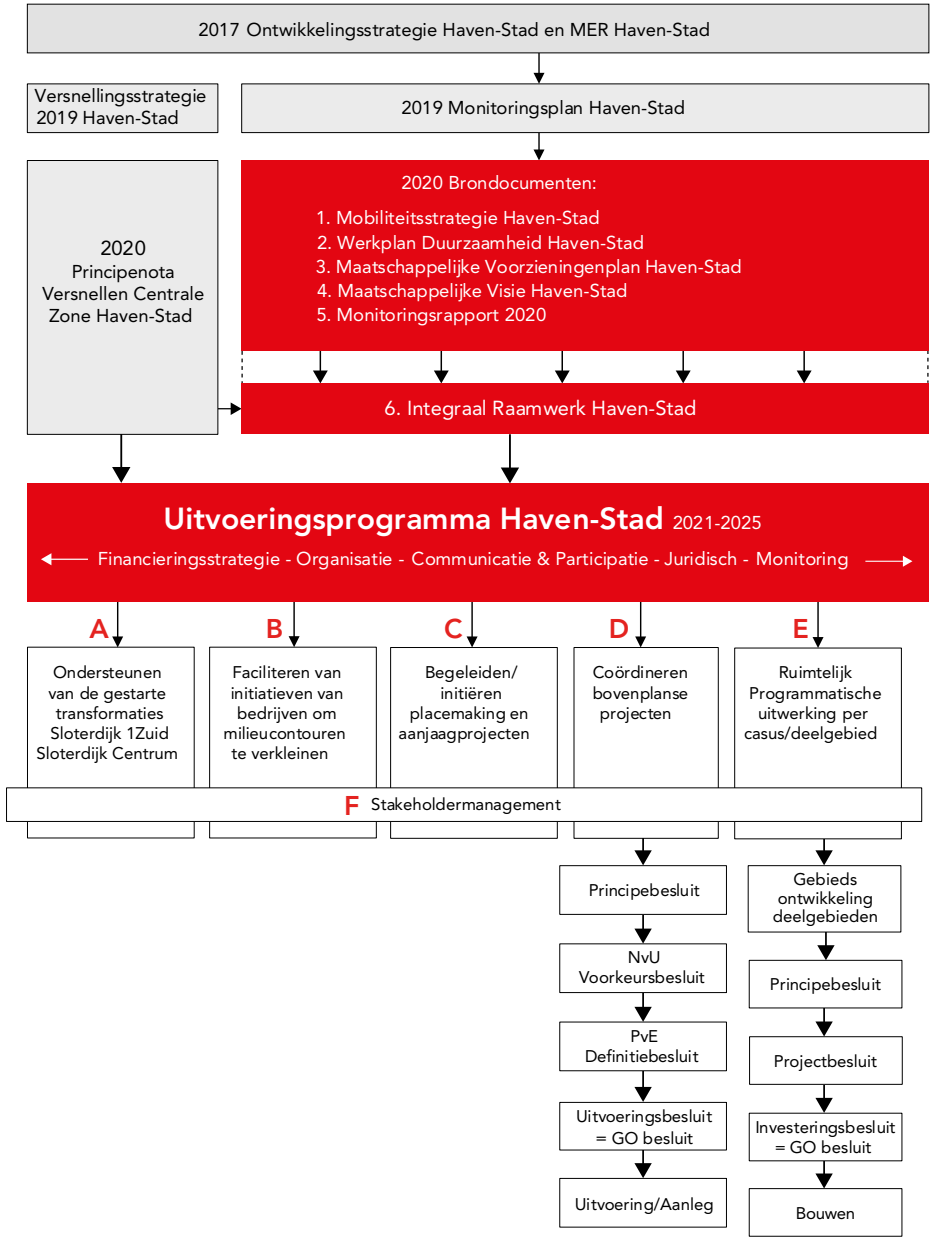
Ruimtelijk-programmatisch kader Noorder IJ-plas

Om als gemeente goed in te kunnen spelen op vragen en initiatieven van derden worden voor sommige (deel)gebieden ruimtelijk programmatische kaders opgesteld. Voor de Noorder IJ-plas is in 2020 een dergelijk kader opgesteld en in de inspraak geweest en vastgesteld.

Integraal Raamwerk en de bijbehorende brondocumenten

Het concept Integraal Raamwerk heeft van 7 april 2021 t/m 2 juni 2021 ter inzage gelegen en is in procedure gebracht. Het Integraal Raamwerk biedt inzicht in de hoofdstructuren van Haven-Stad en geeft richting en kaders voor de verdere uitwerking. Dit Integraal Raamwerk is de basis voor regie op reserveringen in de openbare ruimte.

Schema Plan en Besluitvormingsproducten Haven-Stad



1.3 Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025

Wat staat er in het Uitvoeringsprogramma 2021 - 2025 en waar is het op gebaseerd?

Status Uitvoeringsprogramma Haven-Stad

Het Uitvoeringsprogramma wordt samen met het Integraal Raamwerk en de bijbehorende brondocumenten, het financieel perspectief en het monitoringsrapport ter vaststelling aan het college voorgelegd. Het Uitvoeringsprogramma geeft aan waar de organisatie zich de komende 5 jaar op richt teneinde de geleidelijke transformatie van het gebied vorm te geven. De integrale samenhang tussen de beoogde gebiedsontwikkeling en de ingrepen op thematische aspecten wordt hiermee geborgd.

Fasering en uitvoeringsstrategie

De uitvoeringsstrategie van Haven-Stad is de komende jaren enerzijds gericht op het meebewegen in de dynamiek van het Havengebied en het benutten van kansen, en anderzijds op het starten met de voorbereiding van de zogenoemde bovenplanse projecten die conditionerend zijn voor de verdere woningbouwontwikkeling in Haven-Stad.

De fasering van de deelgebieden is mede bepalend voor de planning van de producten waar de komende jaren aan gewerkt gaat worden. In hoofdstuk 2 wordt hierop nader ingegaan.
Omdat Haven-Stad een langdurige doorlooptijd heeft, is het van belang om het onderscheid te maken tussen wat op korte termijn moet worden opgepakt en wat op de middellange en langere termijn aan de orde moet komen. De focus in dit Uitvoeringsprogramma ligt op de werkzaamheden voor de komende 5 jaar.

Beschrijving 6 pijlers Uitvoeringsprogramma 2021 - 2025

In het schema Plan- en besluitvormingsproducten Haven-Stad staan de 6 pijlers A t/m F, waaraan gewerkt wordt de komende jaren, aangegeven. Het gaat om het ondersteunen van de reeds gestarte

transformaties, het faciliteren van initiatieven van bedrijven in het gebied om milieucontouren te verkleinen, het begeleiden en initiëren van placemaking- en aanjaagprojecten, het coördineren van bovenplanse projecten, ruimtelijk programmatische uitwerkingen per casus en het door ontwikkelen van stakeholdermanagement. In hoofdstuk 3 wordt per pijler aangegeven waaruit deze werkzaamheden bestaan in de periode 2021 – 2025.

Programmamanagement

Om de regie te kunnen voeren en te kunnen sturen op de ontwikkeling van Haven-Stad zijn de benodigde programmamanagement tools toegelicht. Met deze strategische tools worden de activiteiten van de bovengenoemde pijlers van het Uitvoeringsprogramma ondersteund. Het betreft achtereenvolgens: de organisatie (H4), de financieringsstrategie (H5), de communicatie- en participatiestrategie (H6), de juridisch planologische strategie (H7) en de monitoringsstrategie (H8).

Basis Uitvoeringsprogramma

Het Uitvoeringsprogramma is gebaseerd op:

1. het Integraal Raamwerk, waarin een ruimtelijke- en procesmatige vertaling en reservering gemaakt zijn van de ambities van Haven-Stad. Het Integraal Raamwerk geeft richting aan de ontwikkeling van Haven-Stad en biedt de stad duidelijkheid aan derden (waaronder ontwikkelende marktpartijen) die met concrete initiatieven in het gebied aan de slag willen.



Afbeelding 2: Basis Raamwerkkaart Integraal Raamwerk Haven-Stad

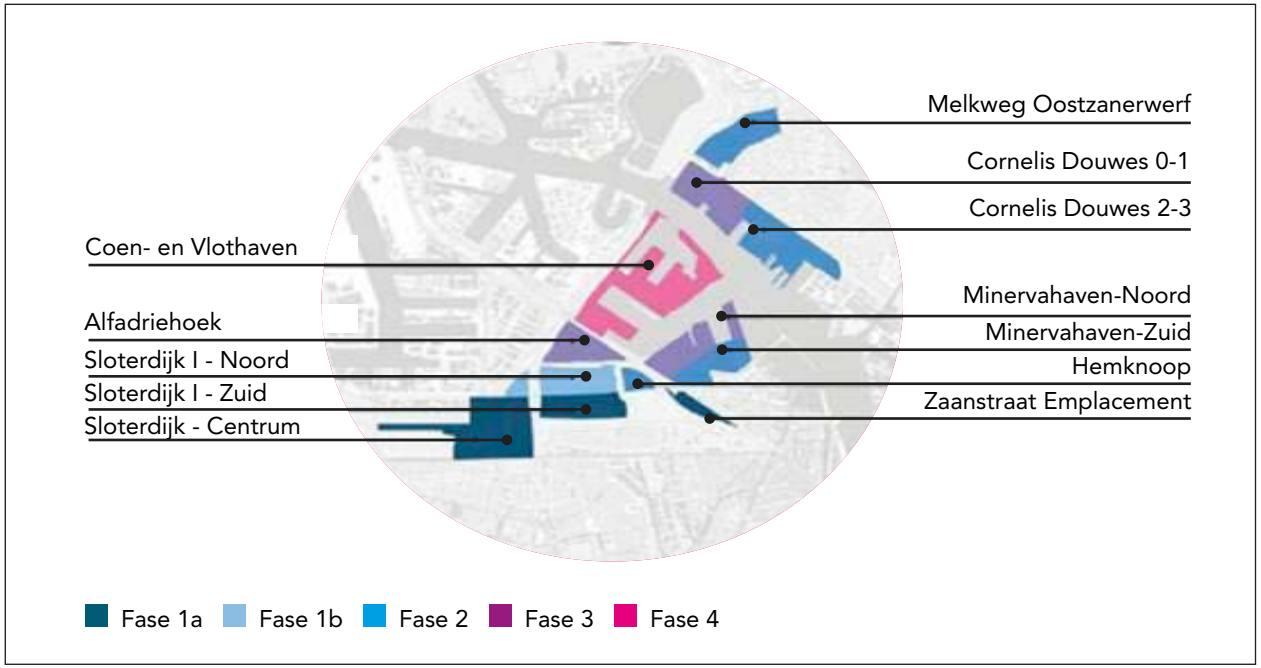
2. de Brondocumenten
   - Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, waarin wordt beschreven hoe de bereikbaarheid van Haven-Stad in de verschillende fasen kan worden geborgd, waarbij tegelijkertijd een mobiliteitsshift wordt beoogd. Ingezet wordt op openbaar vervoer, fiets en voet en het autoverkeer wordt beperkt.
   - Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad, waarin de strategie en acties die nodig zijn om duurzamer grondstoffengebruik te bewerkstelligen en een energieneutrale- en klimaatbestendige Haven-Stad te realiseren, worden beschreven.
   - Maatschappelijke Voorzieningenplan Haven-Stad dat invulling geeft aan de vraag aan welke bovenplanse voorzieningen gedacht moet worden en welke op buurtniveau moeten landen in Haven-Stad. Het gaat om onderwijs-, jeugd-, zorg-, groen-, kunst & cultuur, speel- en sportvoorzieningen. Het plan beschrijft ook de ontwikkelprincipes om maatschappelijke voorzieningen op een goede manier een plaats te geven in Haven-Stad.
   - Maatschappelijke visie Haven-Stad die richting geeft aan hoe Haven-Stad een plek voor en van alle Amsterdammers moet en kan worden. De visie geeft handvatten voor een succesvolle transformatie naar een goed woon-, werk- en leefgebied afgestemd op bestaande aanliggende delen van de stad.
3. Monitor 2021: de uitkomsten en voorlopige conclusies van het eerste monitoringsrapport 2021.
4. De Principenota Centrale Zone, waarin geconcludeerd is dat de komende jaren vooral ingezet moet worden op het versnellen van de condities voor de toekomstige transformatie en de realisatie van niet-woonfuncties in de Centrale Zone.

2

Fasering en Uitvoeringsstrategie

2.1 Fasering woningbouw Haven-Stad

De fasering van de deelgebieden uit de Ontwikkelstrategie (2017) is leidend voor de onderverdeling van de werkzaamheden in de periode 2021- 2025 en de periode daarna. Deze fasering is in belangrijke mate bepaald door de afspraken uit het Convenant Houthavens NDSM-werf. In 2009 is daarin afgesproken, met de bedrijven uit de Coen- en Vlothaven, dat de woningbouwontwikkeling in de Houthavens en de NDSM-werf doorgang kan vinden, maar dat voor omliggende gebieden van deze bedrijven een 'pas op de plaats' wordt gemaakt met woningbouwplannen. Eventuele woningbouwplannen voor die gebieden zullen vanaf 2025 in procedure worden gebracht en kunnen vanaf 2029 feitelijk tot uitvoering worden gebracht. Een eerdere verplaatsing of transformatie van bedrijven kan ruimte geven deze fasering aan te passen.



In de Principenota Centrale Zone (2020) is geconcludeerd dat de komende jaren vooral ingezet moet worden op het versnellen van de condities voor de toekomstige transformatie en de realisatie van niet-woonfuncties in het gebied. De Centrale Zone betreft de deelgebieden Minervahaven Noord, Minervahaven-Zuid, Sloterdijk 1 Noord, Hemknoop, Alfadriehoek en het Zaanstraat Emplacement. Voorgesteld is om in te zetten op het starten van de planvoorbereiding voor de realisatie van benodigde infrastructuur en voor het opstellen van een Ruimtelijk Programmatisch Kader.

Uitgangspunt bij de fasering is dat bij iedere groeifase van Haven-Stad vooraf maatregelen in het mobiliteitsnetwerk worden genomen om de bereikbaarheidsdoelen te behalen en daarmee de bereikbaarheid gedurende de gehele transformatieperiode te kunnen garanderen. Eenzelfde uitgangspunt geldt voor de fasering en realisatie van de maatschappelijke voorzieningen om Haven-Stad meteen vanaf het begin 'compleet' te laten functioneren wordt ook hier ingezet op realisatie vooruitlopend op, of parallel aan, de woningbouw.

Faseringskaart Haven-Stad (Integraal Raamwerk)

De transformatie van Haven-Stad naar woon-werkgebied is opgedeeld in vier fasen:

- Fase 1a: vanaf 2018, vooraf aan afloop van het Convenant
- Fase 1b: vanaf 2029, na afloop van het Convenant
- Fase 2: vanaf 2029, na afloop van het Convenant
- Fase 3: vanaf 2029, na afloop van het Convenant en na optimalisatie van de milieucontouren uit de Coen- en Vlothaven
- Fase 4: vanaf 2040, bij afloop van contracten van de bedrijven in de Coen- en Vlothaven

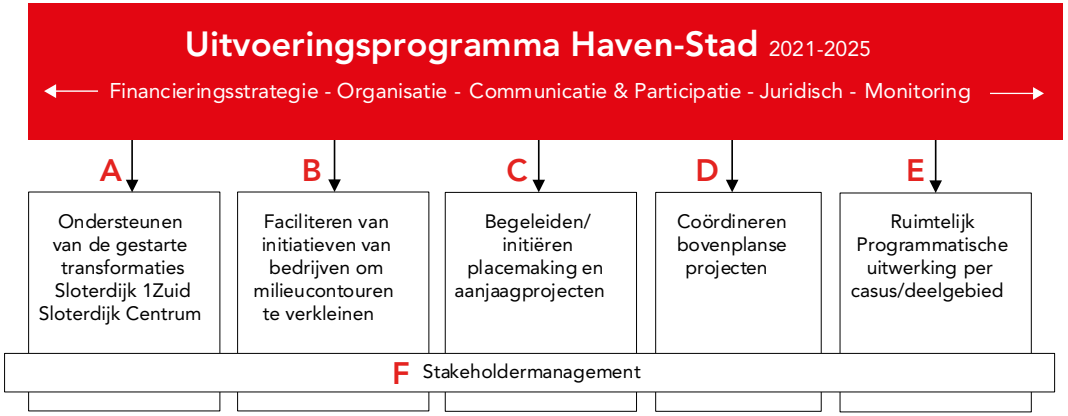
2.2 Uitvoeringsstrategie Haven-Stad aanpak 2021 - 2025

Sturingsfilosofie

De doelstelling van de Programmaorganisatie Haven-Stad is het voorbereiden en op gang brengen van de transformatie van de 12 deelgebieden. Het realiseren van integrale samenhang en sturing. Nu de lange termijn structuren voor Haven-Stad in beeld zijn, zal het programma de komende jaren enerzijds koers houden op de lange lijnen uit het Integraal Raamwerk en anderzijds snel en accuraat meebewegen en anticiperen op ontwikkelingen in het gebied om kansen te benutten. Met betrekking tot de lange lijnen gaat het om het voorbereiden van structurele maatregelen, verder faciliteren van de gestarte transformaties en in de flexibiliteit gaat het om het benutten van dynamiekkansen van initiatiefnemers en begeleiden van placemaking/aanjaag-kansen. Voor de rol van het programma betekent dit in de grondhouding dat het de komende jaren zowel faciliterend als gericht initiërend is. (zie ook H4 Organisatie)

Aanpak 2021 - 2025

Voor de periode 2021 – 2025 zijn 6 pijlers onderscheiden waaraan gewerkt wordt.



De inzet op bovengenoemde pijlers, A t/m F, is voorwaardelijk voor de vervolgontwikkeling van woningbouw in Haven-Stad. Hierbij is de rol en inzet van het Programma Haven-Stad bij de eerste drie pijlers meer volgend op de ontwikkelingen en indien nodig faciliterend. Bij de laatste drie pijlers is de rol meer initiërend.

Randvoorwaarde voor het realiseren van de doelstellingen van Haven-Stad en het verder op gang brengen van de woningbouwproductie is dat een aantal cruciale ingrepen en investeringen in de openbare ruimte-, mobiliteits- en duurzaamheidsnetwerken tijdig plaatsvinden. Het is daarmee van belang de benodigde verkenningen, haalbaarheidsstudies, planvorming tijdig (de komende 5 jaar) te beginnen. Daarnaast zal worden ingezet op het verder terugdringen van milieucontouren door het goed faciliteren van bedrijven die de intentie hebben om te verplaatsen en indien aan de orde door actualisatie van bestaande vergunningen.
De hiervoor beschreven fasering is leidend voor de uitvoeringsstrategie van Haven-Stad.
In hoofdstuk drie wordt de aanpak 2021 – 2025 aan de hand van de pijlers nader uitgewerkt.

2.3 Aanpak na 2025

Waar de sturingsfilosofie voor 2025 vooral gericht is op faciliteren, kansen verzilveren en condities scheppen, zal na 2025 ook meer actief worden ingezet op de start van de gebiedsontwikkeling in de deelgebieden.

Na 2025 bestaat de aanpak uit:

- Het blijvend werken aan de samenwerking met de stakeholders in de Haven en met stakeholders uit de bestaande aanliggende delen van de stad als ook het benutten van kansen bij de transformatie van Haven-Stad.
- Het verder doorwerken aan de voorbereiding en begeleiding van de bovenplanse projecten. Een aantal belangrijke ingrepen zal volgens planning rond 2030 in uitvoering zijn.



- Het werken aan de planproducten (zoals Principe-,Project- en Investeringsbesluiten) voor de ontwikkeling van een aantal deelgebieden, inclusief woningbouw met inachtneming van de dan aanwezige milieusituatie. Zoals in H2.1 beschreven is in het Convenant Houthavens NDSM-werf, afgesproken dat woningbouwplannen voor de ‘pas op de plaats-gebieden’ vanaf 2025 in procedure mogen worden gebracht én vanaf 2029 feitelijk tot uitvoering (betreft deelgebieden Minervahaven Noord en Zuid, Sloterdijk I-Noord, Hemknoop, Alfadriehoek, en de Cornelis Douwes terreinen). Deze ontwikkeling wordt afgestemd op het proces van de aanliggende stedelijke (her)ontwikkelingsgebieden.
- Vanaf 2040 kan de transformatie van het deelgebied Coen- en Vlothaven van start gaan. Dit is mede afhankelijk van de situatie van de huidige bedrijven op dat moment en zal ook in samenspraak met de bedrijven gebeuren. Planvorming voor woningbouw in dit deelgebied zal rond 2035 opgestart worden.

3

Toelichting op het uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de pijlers van het uitvoeringsprogramma 2021-2025 nader beschreven, en wordt op hoofdlijnen beschreven aan welke activiteiten en projecten gewerkt wordt.

Integrale aanpak

Een grootschalige gebiedstransformatie als Haven-Stad vraagt om een integrale aanpak.
In organisatorische zin wordt er dan ook integraal vanuit de verschillende vakdisciplines gewerkt aan de beschreven projecten. Er bestaan veel dwarsverbanden, de samenwerking tussen economie, sociaal, stedenbouw, duurzaamheid en bereikbaarheid wordt daartoe steeds opgezocht. Zo zal, indien zich bijvoorbeeld een initiatief op duurzaamheidsgebied aandient, vanuit de ontwerpkant onderzocht worden of het ruimtelijk inpasbaar is, zullen de duurzaamheidsdeskundigen de initiatiefnemers adviseren m.b.t. hun voorstel, en zullen de juridische (on-)mogelijkheden beoordeeld worden et cetera.
Uit de integrale planning (bijlage 4) komt naar voren dat, om de doelstellingen van het Programma Haven-Stad te behalen, het noodzakelijk is de hier beschreven integrale aanpak te starten vooruitlopend op de woningbouwontwikkeling. Nieuw in de integrale aanpak is het aan de voorkant betrekken van het sociaal domein.

Doorvertaling Maatschappelijke Visie

De hoofddoelen van de Maatschappelijke Visie, Leefbaar, Rechtvaardig en Verbonden, worden vanaf het begin van de gebiedsontwikkeling meegenomen in de aanpak. De geformuleerde principes zijn van belang bij alle dimensies van het transformatieproces. Omdat het nieuw is, moet hiervoor eerst een goede basis worden gelegd, om het vervolgens specifiek te maken. Dit stelt eisen aan het ruimtelijk domein en aan het sociaal domein om daadwerkelijk samen te werken.
Er zal dan ook een doorvertaling gemaakt worden van deze maatschappelijke visie in de aanjaag-, placemaking- en in de bovenplanse projecten. Op deze wijze zijn de inspanningen op het sociaal/maatschappelijke vlak verweven met alle pijlers van de uitvoeringsstrategie. Zo is er ook een relatie met de participatiestrategie en het invulling geven aan de maatschappelijke visie.

3.1 A: Ondersteunen van de gestarte transformaties Sloterdijk 1-Zuid en Sloterdijk Centrum

In de projectgebieden Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I-Zuid, die buiten het pas-op-de-plaats gebied liggen, is de uitvoering van de transformatie van Haven-Stad al gestart. In totaal worden hier de komende 10 à 15 jaar ca 11.000 woningen gerealiseerd. De ontwikkelingen in deze gebieden kunnen een vliegwiel zijn voor de verdere ontwikkeling van Haven-Stad.
De rol van het programma Haven-Stad is enerzijds faciliterend aan deze projecten en levert waar nodig kennis en bemensing voor concretiseringsvraagstukken op bovenplanse schaal, o.a. op het gebied van duurzaamheid, warmte en elektriciteitsvoorzieningen, inrichting van aanliggende bovenplanse infrastructuur en openbare ruimte. Anderzijds leveren de beide projecten hun input voor herijking van de ruimtelijke en programmatische kaders van Haven-Stad als geheel.

Lerende aanpak

De ervaringen die we op het gebied van o.a. duurzaamheid en bereikbaarheid opdoen nemen we mee naar de ontwikkeling van de volgende deelgebieden. Deze ‘lessons learned’ worden onderdeel van de monitoring (H8).

Bovenplanse Projecten 2021 - 2025



Langzaam verkeer

3 Aanleg fietsverbinding Noorder IJplas

Groen en OR

2.10 Aanleg fietsverbinding Noorder IJplas

D6-9 Aanleg fietsverbinding Noorder IJplas

Auto

2 Tunnel ter vervanging gelijkvloerse kruising

4 Optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg - Transformatorweg

14 Aanpassen inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg

16 Optimalisatie kruispunt Archangelweg - Spaarndammerdijk

Openbaar vervoer

1 Aanleg HOV busverbinding Sloterdijk-CS

3.2 B: Faciliteren van initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen

Bedrijven in Haven-Stad bereiden zich op de toekomst voor en ontwikkelen nieuwe bedrijfsplannen en initiatieven. Bij dergelijke ontwikkelingen/initiatieven, die tegelijkertijd passen in de ontwikkelingsvisie van Haven-Stad heeft het programma Haven-Stad een faciliterende rol. Er zal worden ingezet op het verder terugdringen van milieucontouren door het faciliteren van de bedrijven in het gebied bij bijvoorbeeld (gedeeltelijke) verhuizingen, bij aanpassingen in het bedrijf of bij bronmaatregelen en door revisie van bestaande vergunningen. (Zie ook H7 juridische aanpak.)

De verwachting is dat meerdere partijen hun toekomstplannen in het Havengebied willen bespreken. Het programma zal waar nodig en mogelijk faciliteren in deze processen, om milieubelemmeringen weg te nemen en woningbouw mogelijk maken.
Zo zijn het afgelopen jaar meerdere gesprekken gevoerd met diverse bedrijven over hun toekomstplannen voor Haven-stad. Verschillende partijen hebben afzonderlijk schriftelijk kenbaar gemaakt om verhuizing van hun bedrijfsactiviteiten te onderzoeken. Met ICL is de verhuislocatie duidelijk, over de voorwaarden is op hoofdlijnen overeenstemming en de komende periode wordt deze verder uitgediept. Ook de gesprekken met Vattenfall rondom de Hemwegcentrale worden komende jaren vervolgd.

3.3 C: Begeleiden en initiëren placemaking en aanjaagprojecten

Onderdeel van de uitvoeringsstrategie de komende jaren is ook om te werken aan projecten die Haven-Stad op de kaart zetten. In het integraal Raamwerk wordt onderscheid gemaakt naar: de meer permanente en de lichtere initiatieven, de laatste hier samengevat als “placemaking projecten”. De eerstgenoemde aanjaagprojecten zijn langdurige, meer permanente vastgoedontwikkelingen of openbare

ruimte projecten met een bijzondere uitstraling vanwege in oog vallende architectuur, bijzondere gebruiksmogelijkheden of breder aantrekkelijk programma. Hieronder vallen ook mogelijkheden voor duurzame infrastructuur en een Haven-Stadse beeldtaal voor 'hubs' van allerlei soort. Mogelijk aanjaagproject is bijvoorbeeld de realisatie van tijdelijke huisvesting voor studenten c.q. jongeren die een opleiding volgen.
Placemaking projecten zijn daarentegen vaak tijdelijke projecten in de openbare ruimte, in lege of tijdelijke gebouwen, snel en met beperkt budget te realiseren.

De gemeente pakt deze projecten op samen met de bewoners en bedrijven in het gebied. Aanjaag- en placemaking projecten beginnen namelijk vaak met initiatieven uit samenleving. In de basis heeft de programma organisatie een faciliterende rol en waar nodig een initiërende rol.

De regie wordt gevoerd middels het integraal raamwerk. Het integraal raamwerk geeft namelijk mogelijke plekken voor benodigde en kansrijke (maatschappelijke) voorzieningen die in deze eerste transformatiefase al ingepast kunnen worden. Hierbij kan gedacht worden aan gebouwde voorzieningen voor sport of cultuur of duurzaamheid, maar ook in de openbare ruimte zoals een park. Dit heeft ook een relatie met de grondstrategie en financiële instrumenten.
Bij de fasering van de realisatie van deze projecten heeft het de voorkeur om aansluiting te zoeken bij toekomstige evenementen als Sail en Amsterdam 750 jaar in 2025.
Bij deze projecten zal er rekening mee gehouden worden dat Haven-Stad op dit moment nog het een logistiek/ industrieel gebied is, met veel havenactiviteiten en scheepsbewegingen en dat in sommige delen dat nog lange tijd zo zal blijven.

Het programma Haven-Stad stelt een plan van aanpak placemaking en aanjaagprojecten op. De ambitie is om jaarlijks minimaal 2 van dergelijke tijdelijke projecten te faciliteren dan wel te organiseren en te realiseren.

In het integraal raamwerk worden ter inspiratie diverse potentiële meer tijdelijke placemakingsprojecten genoemd. Een bijzonder onderdeel van de placemaking projecten zijn de zogenoemde Vrije Ruimtes. Deze hebben een meer maatschappelijke insteek, van onderaf, door en met initiatieven, zonder (veel) sturing en daardoor soms voor een specifiek publiek.

Op duurzaamheidsvlak wordt de komende jaren ook een aantal Placemaking/Aanjaagprojecten gefaciliteerd. Het gaat hier om projecten die (grotendeels) door derden worden uitgevoerd maar waar vanuit duurzaamheidsoogpunt een kans ligt indien het gerealiseerd wordt. Reden voor de gemeente hierbij te willen faciliteren.
Het betreft onder andere:

- Doorontwikkelen aanpak circulair bouwen
- Realisatie biobased showcase
- Realisatie recyclepunt/circulaire hub Haven-Stad Noord
- Realisatie drijvend Haven-Stad park

3.4 D: Coördineren bovenplanse projecten

Randvoorwaarde voor het realiseren van de doelstellingen van Haven-Stad en het verder op gang brengen van de woningbouwproductie is dat de voorbereiding van een aantal cruciale bovenplanse ingrepen en investeringen in de openbare ruimte-, mobiliteits- en duurzaamheidsnetwerken tijdig plaatsvindt teneinde van het begin af aan een goed woon- en werkmilieu te kunnen creëren. Daarnaast is de inzet om vanaf het begin van de transformatie van Haven-Stad een modal split te verkrijgen met een hoog OV- en fietsaandeel in de dagelijkse verplaatsen. Vandaar dat verschillende bovenplanse ingrepen in de periode 2021 – 2025 het OV en het fietsnetwerk betreffen of hiermee een sterke relatie hebben.

Projecten zijn bovenplans als ze onderdeel uitmaken van een netwerk dat meerdere deelgebieden doorsnijdt, zoals bijvoorbeeld een HOV-verbinding, ook als zij een deelgebied overstijgende functie hebben, zoals bijvoorbeeld een grootschalige warmtebron. Het

programma borgt de samenhang tussen de gebiedsontwikkeling en de realisatie van deze, met name bovenplanse, conditionerende voorzieningen.

In tabel 1 zijn de bovenplanse projecten opgenomen waaraan de komende 5 jaar gewerkt gaat worden (zie bijlage 9.2 voor een korte beschrijving van elk project). Dit is gebaseerd op de analyses in de brondocumenten. In de titel van het project is terug te lezen of het om studie/onderzoeks-producten gaat of om uitvoering. Bij de duurzaamheidsprojecten zijn mogelijk derden verantwoordelijk voor de uitvoering.

Ook bij deze bovenplanse projecten geldt de integrale aanpak. Voor alle projecten op bereikbaarheids- of duurzaamheidsgebied wordt ook de ruimtelijke inpassing onderzocht en wordt voor zover mogelijk de doorvertaling vanuit de maatschappelijke visie gemaakt.

Voorbereiding en deels uitvoering Bovenplanse Projecten 2021 - 2025

Openbare Ruimte	
OR1-OG02-10	Entreegebied Transformatorweg (onderdeel van Groot Westerpark), voorbereiden en uitvoeren
Bereikbaarheid	
B1- OV1	HOV busverbinding Sloterdijk – Amsterdam CS, voorbereiden en uitvoeren
B12-LV03	Recreatieve fietsverbinding Noorder IJplas, aanleggen
A02	Tunnel ter vervanging gelijkvloerse kruising Kabelweg in verlengde van Contactweg, voorbereiden en uitvoeren
A04	Optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg – Transformatorweg (T-splitsing), inclusief verwijderen huidige boog, voorbereiden en uitvoeren
A14	Aanpassen inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg, voorbereiden en uitvoeren
A16	Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk, voorbereiden en uitvoeren
Duurzaamheid	
D1	Evaluatie en doorontwikkeling afvalinzamelsystemen
D2	Opstellen ontwikkelstrategie en uitvoeringsplan warmtesysteem
D4	Planvorming grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking
D5	Planvorming en deels realisatie robuuste elektriciteitsinfrastructuur
D6-OG09	Uitwerking en deels realisatie aanpassingen waternetwerk
D7	Onderzoek en nadere uitwerking klimaatbestendigheid

3.5 E: Ruimtelijk programmatische uitwerking per casus/deelgebied

Uitwerken Integraal Raamwerk

Om adequaat regie te kunnen blijven voeren op de (autonome) ontwikkelingen, worden vanuit het programma Haven-Stad voor de nog te transformeren gebieden op de noord- en de zuidoever Ruimtelijk Programmatische kaders (RPK's) opgesteld. Dit zijn nadere uitwerkingen van het Integraal Raamwerk. Waar het Integraal Raamwerk meer op hoofdlijnen was en heel Haven-Stad betrof, zijn de RPK's specifieker gericht op bepaalde gebieden waarbij de hiervoor benodigde netwerken en gewenste ontwikkelingen verder worden ingevuld. Zodra zich een initiatief, opgave, vraag voordoet kan met behulp van het RPK worden bekeken of dit past in de toekomstige ontwikkeling van Haven-Stad en ook wat de rol van de gemeente hierbij kan zijn (faciliterend, financieel, juridisch etc.). Het kan hierbij om allerlei soorten ontwikkelingen en vragen gaan, betreffende bijvoorbeeld: duurzaamheid, kabels en leidingen, sociale vraagstukken, wonen/werken, dichtheden, bovenplanse culturele voorzieningen of bovenplanse sportvoorzieningen. Vanuit het oogpunt van stedelijke kwaliteit wordt dan bijvoorbeeld integraal gewerkt aan onderzoeks- en ontwerpopgaven m.b.t. de inpassing van ondergrondse nutsvoorzieningen, bijvoorbeeld elektriciteit. Per initiatief/vraagstuk wordt de status en de vorm van de desbetreffendeuitwerking bepaald.

In het Integraal Raamwerk is voor de waterzijde een aantal inpassings-

opgaven benoemd voor de komende 10 jaar, hiervoor is nader onderzoek nodig. Genoemde onderwerpen zijn:

- De verplaatsing van de PTA cruiseterminal naar de Coenhaven volgend uit het voorstel van de commissie d'Hooghe.
- De inpassingsmogelijkheden voor tijdelijke of definitieve locaties voor riviercruises
- Het faciliteren van bijzondere nautisch recreatieve functies als 'bikeboat-tours' en soortgelijke concepten.
- Het uitwerken van kansen voor bouwhubs en logistiek over water.
- De inpassingsmogelijkheden van een westelijke pontveerhaven. Dit volgend uit een stadsbrede reorganisatie van het pontverensysteem en bijbehorende faciliteiten.
- De vestiging van een recyclepunt In het deelgebied Cornelis Douwes 0/1 zal naar alle waarschijnlijkheid vragen om faciliteiten voor watertransport en logistiek over water.
- De aanlandingsplek van de toekomstige Westbrug uit het advies van de commissie d'Hooghe,

Vanuit landzijde worden o.a. de volgende inpassingsopgaven genoemd:

- Inpassing van een eventuele kabelbaan over het IJ en het gebied
- Aanleg van park- en sportvoorzieningen in het oostelijk deel van de Nieuwe Houthaven waaronder de aanleg van het drijvend Haven-Stad park.
- Ontwikkeling zuidoostelijk en zuidwestelijk deel van de Alfadriehoek voor kwaliteitsimpuls gebied rondom metrotracé

3.6 F: Stakeholdermanagement

Haven-Stad is géén blauwdruk die van bovenaf vanuit de gemeente wordt vastgesteld. Het gezamenlijk optrekken met de haven en andere partijen en betrokkenen is een essentieel onderdeel van de sturingsfilosofie. De wisselwerking met wat er gaande is in het gebied staat daarbij centraal. Samen maken we Haven-Stad. Op die manier wordt onderzocht hoe we met het Havenbedrijf en andere stakeholders zoals gebruikers, eigenaren, ontwikkelende partijen, huidige bewoners en bewoners en gebruikers van bestaande aanliggende delen van de stad, een nieuwe dynamiek aan de stad kunnen geven en verder inhoud kunnen geven aan de 'productieve stad' waar wonen en werken samengaan. Het huidige gremium waarin overleg plaatsvindt met het havenbedrijf, bedrijfsleven (convenantpartners), ondernemersverenigingen en de bestuurlijke partners zal hiervoor worden benut. (zie ook H6. Ad Stakeholdermanagement.)

Er wordt er een verdiepend onderzoek gestart naar 'de economie van morgen – Haven-Stad'. Uit dit onderzoek komt naar voren welke woon- en werkmilieus er in Haven-Stad nagestreefd worden.
De uitkomst van dit onderzoek wordt meegenomen als initiatieven zich voordoen.

Ten behoeve van het stakeholdermanagement zal medio 2022, gemeentelijk en met een aantal partners, een krachtenveldanalyse worden uitgevoerd.

4

Organisatie

De komende periode is een organisatie vereist die met gerichte inspanningen koers houdt op de ontwikkelingen van Haven-Stad en de benodigde condities voor de realisatie van Haven-Stad initieert.

4.1 Organisatie

De programmaorganisatie is dusdanig ingericht dat de komende jaren optimaal invulling kan worden gegeven aan de sturingsfilosofie (H2.2) waarbij de grondhouding is dat zij zowel faciliterend als gericht initiërend is. De programmaorganisatie is er enerzijds op gericht om koers te houden op de lange lijnen en anderzijds om snel en accuraat de ruimtelijke- economische potentie van ontwikkelingen te duiden en op de juiste plek te agenderen en waar mogelijk te versnellen. Dit betekent dat de organisatie flexibel meebeweegt en anticipeert op ontwikkelingen in het gebied en daarnaast ook kansen benut als het gaat om placemaking en het aanjagen van projecten.

Opdrachtgever en stuurgroep

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap van het Programma Haven-stad ligt bij de coördinerend wethouder Ruimtelijke ontwikkeling en Duurzaamheid. Twee keer per jaar vindt het bestuurlijk afstemmingsoverleg met stadsdeel Noord, West, Nieuw-West en Centrum plaats. In dit overleg wordt zowel gesproken over de verbinding van Haven-Stad met de bestaande aanliggende delen van de stad, als ook de voortgang van het programma.
Het overall ambtelijke opdrachtgeverschap van het programma ligt bij de directie Ruimte en Duurzaamheid. Voor de thematische onderwerpen is - vanaf de principebesluiten- het ambtelijk opdrachtgeverschap verdeeld over de betrokken directies. Voor besluitvorming en escalatie wordt gebruik gemaakt van de stuurgroep Haven-Stad. In de stuurgroep zitten vertegenwoordigers van de directies Ruimte & Duurzaamheid, Grond & Ontwikkeling, Verkeer & Openbare Ruimte en Economische Zaken.

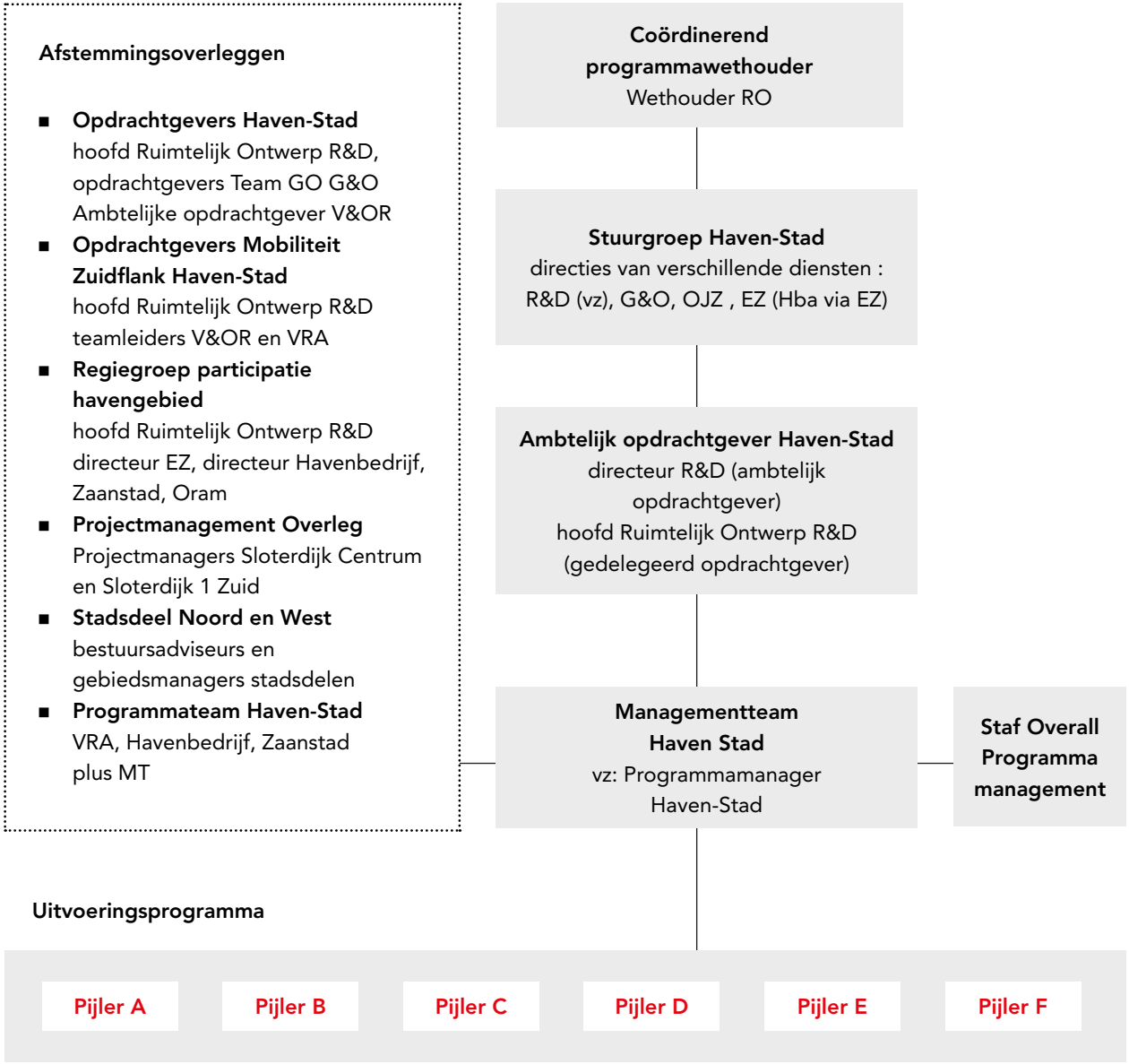
Programmaorganisatie

Onder leiding van de overall programmamanager wordt leiding gegeven aan de programma organisatie. Zoals hiervoor gesteld vraagt een dergelijke gebiedsontwikkeling als Haven-Stad om een multidisciplinaire aanpak. De programmadoelen, hoogstedelijk, bereikbaar, duurzaam, gezond en sociaal, geven de breedte aan waaraan gewerkt wordt. In het managementteam komen de programmamanagers van de betrokken disciplines samen: stedenbouw, mobiliteit, duurzaamheid, economie en sociaal. Hierin vindt de integrale wisselwerking plaats tussen strategische vraagstukken en worden besluiten genomen.
Door alle thema's heen wordt inzet/advies gevraagd van de stafleden. Dat is de bestuursadviseur, planningsadviseur, de financieel strategisch adviseur, communicatieadviseur, strategisch juridisch adviseur, planologisch adviseur, ook zij nemen deel aan het managementteam.
Naast het managementteam is er een programmateam. In het programmateam worden de inhoudelijke gebied/thema overstijgende vraagstukken besproken die door de verschillende programmamanagers worden ingebracht. In het programmateam zitten naast de (programma)managers van de programma's, ook projectmanagers van het Havenbedrijf en ook de experts in de werklijn of projecten.
De programmaorganisatie is kaderstellend en inhoudelijk faciliterend aan onderliggende projectuitwerkingen, en houdt gelijktijdig gebied overstijgend de grote lijnen in de gaten. Het programma Haven-Stad vormt daarbij de schakel tussen stadsbreed generiek beleid en de toepassing daarvan in projecten en deelgebiedsontwikkelingen.

Afstemming met bestuurlijke- en regionale partners en bedrijfsleven

De schaalgrote van Haven-Stad en de brede regionale context op economisch vlak en op het gebied van mobiliteit, stellen de wethouder in de gelegenheid bestuurlijk overleg te voeren met Zaanstad, stadsdelen, de regionale partners (MRA, NZKG) de Provincie Noord-Holland en het Rijk. Het gesprek met het bedrijfsleven wordt voortgezet in de Regiegroep Participatie Havengebied.
Samen met het Havenbedrijf, ondernemersverenigingen en gemeente

Figuur: Organogram Haven-Stad



Zaanstad worden hier vraagstukken behandeld die zich richten op de huidige en toekomstige bedrijvigheid in Haven-Stad.

4.2 Organisatie per pijler

In hoofdstuk 2 zijn de 6 pijlers (A t/m F) van de programma aanpak van Haven-Stad 2021 – 2025 aangegeven. De verschillende pijlers vragen om een deels verschillende organisatie vanuit het programma en trekkerschap van verschillende diensten. Hieronder worden per pijler de belangrijkste verschillen geduid.

A. het ondersteunen van de gestarte transformaties in Sloterdijk 1 Zuid en Sloterdijk Centrum

De directie Grond & Ontwikkeling (G&O) is opdrachtgever en trekker van de transformatie van Sloterdijk 1 Zuid en Sloterdijk Centrum. Het programma Haven-Stad is faciliterend aan het project en levert hen kennis en bemensing voor concretiseringsvraagstukken. Anderzijds levert het project zijn input voor herijking van de kaders. Raakvlakmanagement en afstemming tussen de projectmanagers en het programma Haven-Stad vindt periodiek plaats.

B. Faciliteren initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen

De gesprekken over hun eigen toekomstplannen vinden in eerste instantie plaats op initiatief van de zittende bedrijven. Bij het faciliteren van initiatieven is vanuit de gemeente G&O de trekker, dit gebeurt in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf en in afstemming met de programma organisatie Haven-Stad. Concreet betekent dit dat G&O en het havenbedrijf de gesprekken/onderhandelingen voeren, tot (rand)voorwaarden komen en indien van toepassing meedenken over alternatieve locaties. De programma organisatie managet de raakvlakken en bewaakt de voortgang.

C. Begeleiden en initiëren placemaking en aanjaagprojecten

De initiatieven en kansen die, via verschillende gremia, bij de programma organisatie Haven-Stad binnen komen én die bijdragen aan

de doelen van Haven-Stad worden –zo mogelijk- verder begeleid en/ of in de lijnorganisatie onder gebracht. De uitgangspunten uit het Integraal Raamwerk en al bestaande stedenbouwkundige ruimtelijke kwaliteitskaders zijn hierbij randvoorwaardelijk.

Per initiatief zal in het periodiek coördinatoren overleg bepaald worden welke rol passend is: regisserend met een trekkende rol of faciliterend. Initiatieven, definitieve functies, die een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de doelen van Havenstad worden getrokken door de programmaorganisatie en in samenwerking met G&O en het Havenbedrijf begeleid, indien aan de orde richting een ontwikkelovereenkomst.

Op basis van het (nog op te stellen) plan van aanpak Placemaking zal het programma ook een aantal tijdelijke activiteiten en placemakings-programma's initiëren.

D. Coördineren Bovenplanse Projecten

Het programma Haven-Stad is verantwoordelijk voor het initiëren van de bovenplanse projecten. Zodra de formele planvorming start c.q. er een principebesluit wordt genomen, gaat het trekkerschap over naar desbetreffende verantwoordelijke directie(s).

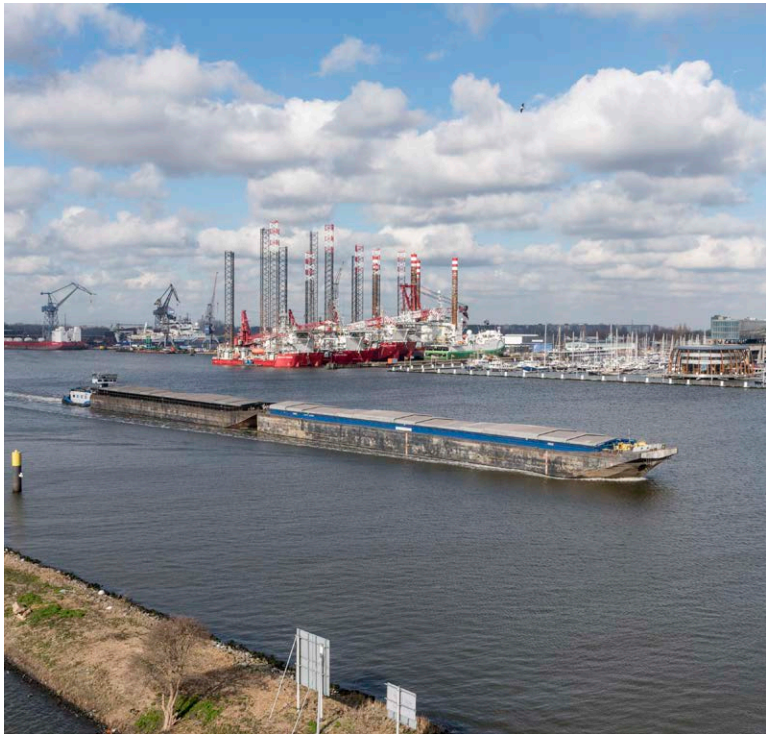
De uitvoering van de bovenplanse projecten zal afzonderlijk of in samenwerking plaatsvinden, tussen de betrokken directies (G&O, M&T, V&OR, R&D, OJZ), bestuurlijk samenwerkingsverband (VRA) of derden (Energiepartijen e.d.). Dit betekent dat (financiële) besluit-vorming uiteindelijk via de afzonderlijke directies of loopt. Vanuit de programmaorganisatie betekent dit de komende 5 jaar initiëren, prioriteren, samenhang organiseren, voortgang bewaken en input leveren t.b.v. (financiële) besluitvorming. (In bijlage 9.3 is per project de verantwoordelijk trekker aangegeven.)

E. Ruimtelijk Programmatische Uitwerking per casus

Indien zich een initiatief, opgave of vraag voordoet zal worden onderzocht in hoeverre dit past in de toekomstige ontwikkeling van Haven-Stad en wat de rol van het programma en de gemeente hierbij kan zijn (faciliterend, financieel, juridisch etc.). Vanuit het programma wordt per casus in programmateam- en projectgroep overleggen een nadere – interdisciplinaire- invulling gegeven aan de uitwerking van het Integraal Raamwerk in ruimtelijke planproducten.

F. Stakeholdermanagement

De programma- organisatie blijft actief de samenwerking opzoeken met de verschillende stakeholders, bestuurlijke partners, het haven-bedrijf, het bedrijfsleven, de toekomstige gebruikers, bewoners en gebruikers van bestaande aanliggende delen van de stad, betrokken overheden, initiatiefnemers et cetera. De huidige gremia waarin deze gesprekken plaatsvinden worden de komende jaren voortgezet.



5

Financiële strategie

5.1 Inleiding

De bestuurlijke behandeling van dit Uitvoeringsprogramma, en de plannen waar het op gebaseerd is, leidt nog niet tot financiële consequenties. De kosten zullen namelijk worden gedekt uit reeds bestaande budgetten, danwel uit toekomstige kredietaanvragen. Dit hoofdstuk is vooral bedoeld om de financiële uitvoerbaarheid van de plannen te onderbouwen op het niveau dat aansluit bij de huidige fase. Daadwerkelijke besluitvorming over doorgang en het toekennen van kredieten vindt in een later stadium per project plaats.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- We focussen ons op de periode tot en met 2025. De financiële strategie voor geheel Haven-Stad is opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017. Deze is nog steeds actueel, maar komt hier dus verder niet volledig aan de orde.
- Het Uitvoeringsprogramma, en deze bijbehorende financiële strategie, hebben alleen betrekking op de bovenplanse activiteiten. De twee vastgestelde en lopende grondexploitaties voor Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk 1-Zuid worden buiten beschouwing gelaten.
- In de Ontwikkelstrategie 2017 is aangekondigd dat periodiek over de financiële voortgang op programmaniveau gerapporteerd wordt waarbij de ontwikkeling van de verwachte bandbreedte wordt meegenomen. Daarom is er voor geheel Haven-Stad, inclusief de lopende grondexploitaties een Financieel Perspectief (status: geheim) opgesteld. Procesmatig wordt dit product gelijk met het Integraal Raamwerk, het monitoringsrapport en het uitvoeringsprogramma vastgesteld door het college.
- Binnen de looptijd van dit Uitvoeringsprogramma worden er naar alle waarschijnlijkheid geen nieuwe grondexploitaties via een investeringsbesluit vastgesteld.

5.2 Proceskosten

Voor Haven-Stad wordt per bestuursperiode een budget aangevraagd voor de proceskosten, bedoeld om de inzet van het programmateam Haven-Stad te dekken. Hieronder valt de inzet van medewerkers en het uitvoeren van onderzoeken. De proceskosten van Haven-Stad vallen onder de verantwoordelijkheid van de Directie R&D. Op basis van het Coalitieakkoord 2018-2022 wordt jaarlijks € 2,150 mln. vanuit het Vereveningsfonds afgedragen aan de Directie R&D. Voor het jaar 2021 is hierop een bezuiniging van 20% toegepast. Voor de periode na 2022 zal in 2021 een aanvraag worden gedaan.

De proceskosten ten behoeve van de activiteiten uit de verschillende pijlers van dit Uitvoeringsprogramma komen, voor zover ze geen onderdeel uit maken van de jaarbegrotingen van de betrokken directies, ten laste van dit jaarlijkse proceskostenbudget Haven-Stad. Hiervoor wordt jaarlijks een begroting opgesteld en vastgesteld door de ambtelijk opdrachtgever. Bij het opstellen van deze begroting zullen waar nodig nadere prioriteiten worden gesteld.

Gezien het adaptieve karakter van de sturingsfilosofie is het vooraf soms moeilijk in te schatten hoeveel budget er nodig is per discipline. Dit betekent dat in de proceskostenbeheersing enige flexibiliteit nodig zou kunnen zijn, waarbij het tussentijds aanpassen van de begroting en aanvragen van extra budget, als zich extra kansen voordoen, tot de mogelijkheden behoort.

Wat betreft de pijlers “Begeleiden/scheppen van kansen voor placemaking en aanjaagprojecten” en “Coördineren Bovenplanse Projecten” geldt specifiek dat de Haven-Stad-organisatie de dekking verzorgt tot het moment dat de formele planvorming start. Dat is over het algemeen met het nemen van principebesluiten in het kader van de PBI- of Plaberumfasering. Bij deze principebesluiten en de besluitvorming daarna zullen door de verantwoordelijke directies per vervolgfase dekkingsvoorstellen worden gedaan voor de benodigde proceskosten.

5.3 Uitvoeringskosten

5.3.1 Aanvraag uitvoeringskrediet per project

Het is op dit moment nog niet mogelijk om voor alle inspanningen zoals genoemd in het Uitvoeringsprogramma een raming te geven van totale uitvoeringskosten met een dekkingsvoorstel daarbij. Voor de dekking van uitvoeringskosten zal te zijner tijd per initiatief, door de verantwoordelijke directie, een uitvoeringskrediet worden aangevraagd. Dit kan in de vorm van PBI Uitvoeringsbesluit, een Plaberum Investeringsbesluit, of een separaat kredietbesluit.

5.3.2 Dekkingsbronnen

Voor de realisatie van de bovenplanse investeringen (BPI) op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte is een lijst gemaakt in samenspraak met de fondsbeheerders. Hierin is ook een grove raming per project opgenomen in het Financieel Perspectief. Voor zover de BPI's betrekking hebben op de periode 2021-2025 zijn deze meegenomen in dit Uitvoeringsprogramma. De betrokken fondsbeheerders anticiperen middels deze lijst op dekking uit de betreffende fondsen. Voor de BPI's die in de periode tot en met 2025 geheel of gedeeltelijk worden uitgevoerd, zijn er afspraken over de dekking gemaakt. Over de dekking van de BPI's die na 2025 worden uitgevoerd zijn momenteel nog geen sluitende afspraken gemaakt. Wel zijn de volgende dekkingsbronnen in beeld: het Mobiliteitsfonds, de BDU gelden, de Algemene Dienst, het MIRT (vanuit het Rijk) en het Vereveningsfonds. Momenteel vindt onderzoek plaats naar de dekking van de investeringen, mede in relatie tot de diverse andere gebiedsontwikkelingen in de stad die ook aanzienlijke opgaven hebben. Naarmate de scope duidelijker wordt kunnen de bijdragen nader worden gespecificeerd. Daarbij is altijd sprake van maatwerk per project.

Aangezien er conform de principenota Versnelling Centrale Zone Haven-Stad 2020 voorlopig niet wordt gestart met het voorbereiden van Plaberum investeringsbesluiten zullen er hoogstwaarschijnlijk dus ook geen grondexploitaties worden geactiveerd. Dit zal volgens de huidige planning op zijn vroegst plaatsvinden in 2026 voor het Zaanstraat Emplacement en in 2028 voor de overige deelgebieden. Tot die tijd zal er dus ook geen bijdrage vanuit die grondexploitaties mogelijk zijn voor de dekking van de bovenplanse projecten.

Conform de regeling Werken in de Openbare Ruimte (Wior) komen de kosten voor het verleggen en aanbrengen van kabels en leidingen grotendeels ten laste van de exploitanten daarvan.

5.3.3 Uitvoeringskosten tot en met 2025

Voor de meeste projecten uit het Uitvoeringsprogramma geldt dat de uitvoering start na 2025. Een aantal bovenplanse projecten zal volgens de huidige planning wel een start uitvoering kennen in de periode tot en met 2025. Hiervoor zullen kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen aan het bestuur worden voorgelegd. Voor de projecten op het gebied van bereikbaarheid en openbare ruimte zijn de kosten inmiddels ingeschat. Ook is voor de aanpassing van het waternetwerk is de raming bekend. Zie de tabel op de volgende pagina.

In het kader van de besluitvorming over de investeringsnota Sloterdijk I Zuid 2019 is in het Vereveningsfonds voor een aantal (deel-) projecten reeds een reservering voor gedeeltelijke dekking opgenomen, zie bovenstaande tabel. Voor de andere bovenplanse projecten uit het Uitvoeringsprogramma, die deels ten laste zullen komen van het Vereveningsfonds, is dit nog niet geregeld. Aangezien er geen Investeringsnota's aankomen zullen hier op zichzelf staande besluitvormingstrajecten voor moeten worden doorlopen.

Voor de uitvoering van de aanjaagprojecten en placemaking is nog geen concrete planning opgesteld. Ook hiervoor geldt dat per project een dekkingsvoorstel wordt opgesteld en eventueel een uitvoeringskrediet wordt aangevraagd. Er is in het kader van een subsidieregeling voor bovenwijkse groenprojecten al wel een aanvraag gedaan voor het drijvende park bij de Haparandadam en de noordoostelijke entreezone/gebied van het Westerpark (OG02-10).

Code	Project	Kostenraming
OR1-OG02-10	Voorbereiden en uitvoeren Entreegebied Transformatorweg (onderdeel van Groot Westerpark)	€ 1,4 mln t/m 2025 na 2025 € 4,3 mln. (Deels gedekt. In het Vereveningsfonds wordt nav het Investeringsbesluit Sloterdijk 1 Zuid 2019 rekening gehouden met € 3 mln, mogelijk te gebruiken voor dit project. Daarnaast loopt een aanvraag bij SHP Bovenwijks Groen)
B1- OV1	Voorbereiden en uitvoeren aanleggen HOV busverbinding Sloterdijk – Amsterdam CS via Transformatorweg, incl. haltes en keren op/via het Piarcoplein en de Transformatorweg naar 2x1	€ 57,9 mln t/m 2025. (Deels gedekt. In het Vereveningsfonds wordt nav het Investeringsbesluit Sloterdijk 1 Zuid 2019 rekening gehouden met € 8 mln, mogelijk te gebruiken voor dit project)
B12-LV03	Aanleggen Recreatieve fietsverbinding Noorder IJplas, incl. passage Coentunnelmond en zijkanaal H (deel van Dam tot Dam fietsroute)	€ 7,9 mln (reeds gedekt)
A02	Voorbereiden en uitvoering tunnel in verlengde van Contactweg (ter vervanging van gelijkvloerse kruising Kabelweg)	€ 42 mln (reeds gedekt)
A04	Voorbereiden en uitvoeren optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg – Transformatorweg (T-splitsing), inclusief verwijderen huidige boog	€ 5,3 mln
A14	Voorbereiden en uitvoeren aanpassen inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg	€ 1,5 mln
A16	Voorbereiden en uitvoeren optimalisatie kruispunt Archangelweg - Spaarndammerdijk	€ 0,4 mln
D6-OG09	Uitwerking en deels realisatie aanpassingen waternetwerk	€ 12,7 t/m 2025 Na 2025 €114,3
	Totaal	**€ 129,3 mln t/m 2025**

Voor een deel van de projecten geldt dat de planning afhankelijk is van private partijen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verplaatsing of aanpassing van bedrijven, autonome initiatieven op het gebied van aanjaagprojecten en placemaking of mogelijke kansen op het gebied van grondverwerving. Voor deze activiteiten geldt dat er per geval een uitvoeringskrediet moeten worden aangevraagd.

Realisatie van voorzieningen conform het Maatschappelijke Voorzieningenplan Haven-Stad zijn vooralsnog niet voorzien in de periode tot en met 2025 en dus niet meegenomen. Dit geldt ook voor eventuele anticiperende aankopen hiervoor.

5.4 Risico's

De financiële risico's zullen per project worden geïnventariseerd en meegenomen in de kredietaanvraag. Vooralsnog is op programmaniveau het risico op het niet rond krijgen van de dekking per project noemenswaardig, aangezien er voorlopig nog niet op bijdragen vanuit actieve grondexploitaties kan worden gerekend en omdat er nog geen definitieve afspraken met andere dekkingsbronnen zijn gemaakt. Om dezelfde reden kan ook het proceskostenbudget voor de periode na 2022 onder druk komen te staan. Gevolg van deze risico's is dat de ontwikkeling van Haven-Stad hierdoor kan vertragen en dat kansen niet kunnen worden verzilverd.

Op programmaniveau zal in 2022 een risicoanalyse, inclusief een voorstel voor beheersmaatregelen, worden opgesteld.



6

Communicatie- en Participatiestrategie

Karakteristiek Haven-Stad

Haven-Stad staat op de kaart. De afgelopen jaren richtte communicatie zich op het informeren over plannen, planning en aantallen, en het betrekken van direct belanghebbenden. De ontwikkelstrategie en de ambities van de gemeente voor dit programma zijn bekend bij beleidsmakers, diverse marktpartijen, de grotere bedrijven in het gebied, ondernemersverenigingen, oplettende omwonenden, professionals in mobiliteit, duurzaamheid, stedelijke ontwikkeling en de pers.

Hoe de communicatie- en participatiestrategie de aankomende 5 jaar wordt vormgegeven, zal worden beschreven in een communicatieplan. De komende 5 jaar worden de plannen concreter en gaat het over richtlijnen, opgaven en nadere thematische duiding, verdieping en verbeelding van de doelstellingen van Haven-Stad. En tegelijkertijd wordt Haven-Stad meer zichtbaar. Door onder meer de ontwikkelingen bij Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 Zuid, en de Minervahaven, de oplevering van de 'nieuwe' N200 en het 'vergroten' van het Westerpark.

De communicatiestrategie is erop gericht om de concretisering van de plannen te ondersteunen en Haven-Stad te positioneren. Wat maakt Haven-Stad aantrekkelijk als woongebied of om een bedrijf te vestigen? Op welke aspecten onderscheidt Haven-Stad zich van andere delen van de stad en in de MRA? En op welke manier kan deze 'belofte' geloofwaardig en zichtbaar worden gemaakt? Doelstelling is het creëren van een breed gedragen perspectief. Zodat belanghebbenden en belangstellenden straks zeggen: '……. dat is karakteristiek voor Haven-Stad.'

Daarnaast wordt de communicatie met de zittende bedrijven en huidige gebruikers voortgezet over ontwikkelingen die op handen zijn en wat de mogelijke effecten hiervan voor hen zijn.

Het motto "Samenwerken en samenleven" is een overkoepelend thema dat in een maatschappelijke visie met een lijst van principes. De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad.

De uitwerking van de communicatiestrategie gebeurt aan de hand van een viertal bouwstenen:

1. **stakeholdermanagement**
2. **programmacommunicatie, waaronder ook omgevingsmanagement wordt gerekend**
3. **participatie**
4. **inspiratie en verbeelding, onder meer door placemaking**

Ad 1: Stakeholdermanagement

Stakeholdersmanagement wordt de komende jaren uitgebreid, meer gestructureerd en geïntensiveerd. Het is een van de pijlers van het uitvoeringsprogramma (zie ook H3.6). Stakeholdermanagement is ondersteunend aan het behalen van de programmadoelen en daarmee ondersteunend aan de bestaande thema's en (actuele) kwesties. We stellen ons hierbij voortdurend de vraag: wie willen we nog meer bij de transformatie van Haven-Stad betrekken? In hoeverre kunnen we gezamenlijk Haven-Stad maken? Doelstellingen zijn enerzijds het oplossen van specifieke vraagstukken en dilemma's. Anderzijds het creëren van een gemeenschappelijk perspectief.

Wat betreft actuele opgaven hebben we de komende jaren onder andere te maken met de financiering van de Ringlijn, het plaatsen van windturbines bij de Noorder IJ-plas, de uitbreiding van het Westerpark, de Sprong over het IJ, en de toekomst van de bedrijven die nu in het gebied zijn gevestigd.

De onderwerpen en thema's die bijdragen aan een gemeenschappelijk perspectief en geschikt zijn voor stakeholdersengagement zijn de onderwerpen waarop Haven-Stad zich kan en wil onderscheiden: duurzaamheid, voorzieningenniveau, groen en de combinatie van woon- en werkgelegenheid. Voor elk thema en iedere stakeholder gaat het om het maatwerk. De afgelopen tijd is hiermee begonnen door in samenwerking met belanghebbenden en deskundigen een maatschappelijke visie voor Haven-Stad op te stellen, expertsessies te organiseren voor de thema's mobiliteit, duurzaamheid en stedelijkheid en door met de ondernemersvereniging Westpoort te beschrijven op welke manier Westpoort en Haven-Stad elkaar kunnen versterken.

Concrete activiteiten zijn: het opbouwen en onderhouden van een centrale relatiedatabase, het proactief informeren via e-nieuwsbrief, het op maat 'bedienen' van stakeholders door deelname aan bijeenkomsten en het leveren van artikelen om enkele voorbeelden hiervan te noemen.

In de relatiedatabase worden de volgende groepen stakeholders opgenomen:

- bewoners en gebruikers van de bestaande aanliggende delen van de stad
- bedrijven en bedrijfsverenigingen die nu in het gebied gevestigd zijn;
- maatschappelijke organisaties, kennis- en onderwijsinstellingen op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie, economie en werkgelegenheid, woningbouw, sport, cultuur, onderwijs, zorg, diversiteit, etc.
- marktpartijen: investeerders, projectontwikkelaars, woningbouwcoöperaties, netbeheerders, energiebedrijven, mobiliteitsaanbieders, etc.;
- landelijke, provinciale en gemeentelijke overheden;
- interne stakeholders binnen de ambtelijke organisaties van de gemeente.

Ad. 2: Programmacommunicatie

Voor de uit dit uitvoeringsprogramma voortkomende 'producten' en maatregelen worden separate communicatieplannen opgesteld. Dit is in de afgelopen periode onder meer gedaan voor de Ontwikkelstrategie, plan- en besluitvorming Groot-Westerpark en Ruimtelijk Toetsingskader Noorder IJ-plas. De komende jaren gaat het om het Integraal Raamwerk, de bovenplanse conditionerende projecten en ruimtelijke programmatische kaders voor de .voor de centrale zone en de noordelijke zone. Daarnaast wordt omgevingsmanagement steeds belangrijker. Dit geldt met name voor de deelgebieden waar gebouwd wordt of gebouwd gaat worden. Draagvlak voor Haven-Stad wordt in belangrijke mate bepaald door het tijdig informeren en waar mogelijk betrekken van de omgeving in combinatie met stakeholdermanagement.

Van belang is dat reguliere zaken voor communicatie op orde blijven, waardoor de programmaorganisatie in staat is om snel en adequaat te reageren en te anticiperen op ontwikkelingen.

Ad 3: Participatie

Ook de participatie wordt verbreed en geïntensiveerd. Er wordt een onderscheid gemaakt in procesparticipatie, projectparticipatie en co-creatie. Tot nu toe lag het zwaartepunt op projectparticipatie ten behoeve van onder meer de Ontwikkelstrategie, het Integraal raamwerk en het ruimtelijk programmatische kader van de Noorder IJ plas.

In de komende 5 jaar wordt meer aandacht besteed aan procesparticipatie en co-creatie maar ook aan participatie voor de totstandkoming van de ruimtelijk programmatische kaders voor de centrale zone en de noordelijke zone. Dit ten behoeve van de gebied overschrijdende thema's en de concretisering van de maatschappelijke visie Haven-Stad. Ingezet wordt op het faciliteren van het maatschappelijk debat over meer sociale thema's in relatie tot de gebiedsontwikkeling Haven-Stad. Hierbij wordt gekeken naar samenwerking met kennisinstellingen in de stad, en aansluiting bij bestaande initiatieven en

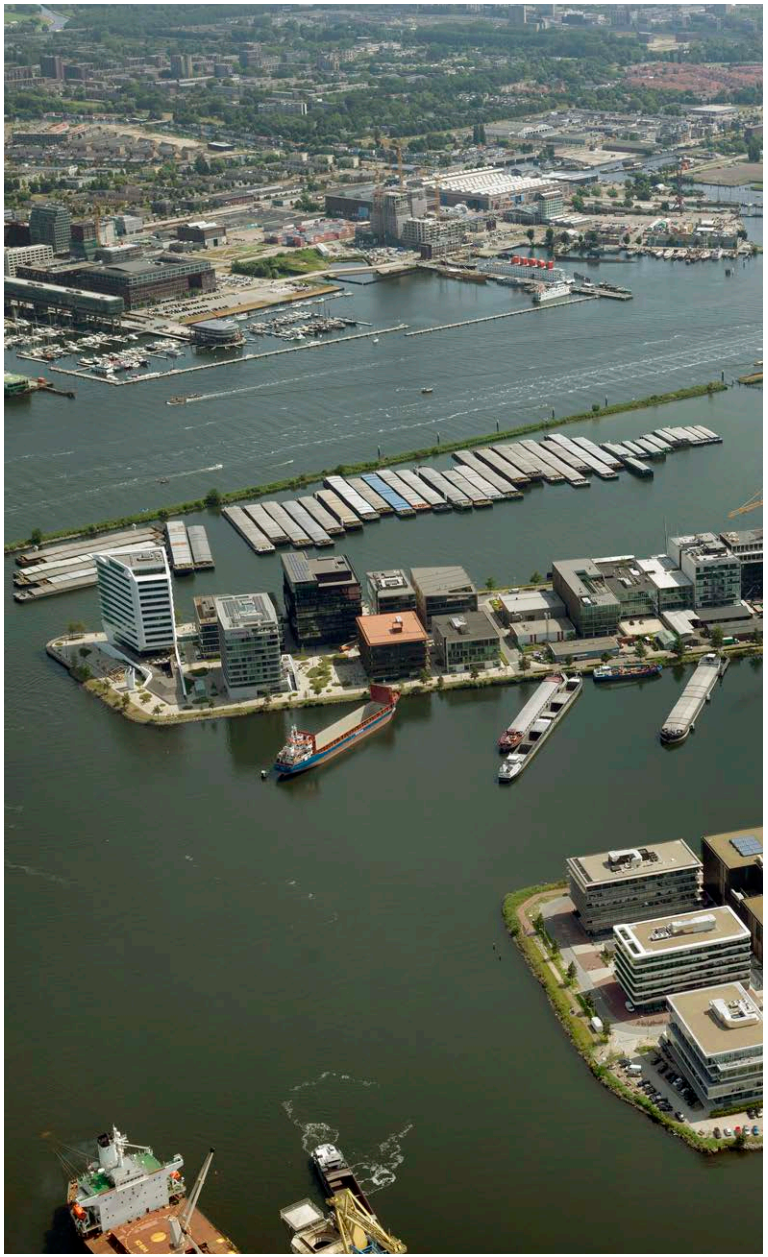
netwerken. Bijvoorbeeld sessies over ‘jongeren in Haven-Stad’, of over ‘ouder worden in Haven-Stad’, of sessies met bedrijven over ‘het verder vormgeven van hun maatschappelijke rol’.
In de afgelopen jaren is onder meer samen gewerkt met de HvA, We make the City, Waag Technologie & Society, Pakhuis de Zwijger, Arcam, De Academie van Bouwkunst, Museum het Schip, en de kinderombudsman.

Vanuit het Integraal Raamwerk wordt de komende jaren ook gekeken naar tijdelijke initiatieven in het gebied. Placemaking om te onderzoeken wat bijvoorbeeld mogelijke nieuwe groen/sportvoorzieningen zouden kunnen zijn, een tour door Haven-Stad waarmee de potentie van een aantal locaties kan worden verkend, ‘werkplaats’ Haven-Stad om jonge makers een platform te geven. Placemaking is bij uitstek een onderwerp om in co-creatie uit te werken.

Ad 4: Inspiratie en verbeelding

Haven-Stad kan zich op veel punten onderscheiden van andere stadsdelen. Door volledigheid van functies en voorzieningen. Door de ligging tegen de stoere industriële haven aan en op fietsafstand van het centrum. Door de combinatie van wonen en werken op straat- en gebouwniveau. En door de ambitie om hier de duurzame stad van morgen te maken. Maar wat interesseert en inspireert? En is dit voldoende voor bewoners en ondernemers om bewust voor Haven-Stad te kiezen en bij te dragen aan de ambities van de gemeente met dit gebied?

De komende jaren gaan we samen met andere partijen deze vragen beantwoorden en Haven-Stad kleur geven. Dit levert input op voor placemaking projecten en geeft richting aan het stap voor stap ontwikkelen van een eigen identiteit van Haven-Stad en de deelgebieden: typisch Haven-Stad.



7

Juridische strategie

7.1 Juridisch planologisch

Milieueffectrapportage

De ambities en de uitgangspunten van de ontwikkelstrategie (2017) zijn in de MER getoetst. Het is een 'levende' MER, wat inhoudt dat periodiek het transformatieproces gemonitord wordt, zodat indien nodig tussentijds bijgestuurd kan worden. 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. Belangrijke onderdelen van de MER zijn de leefomgevingsfoto en het spelregelkader voor toekomstige planvorming in de deelgebieden. Uit de MER volgt waar, hoe en onder welke specifieke voorwaarden de transformatie plaats kan vinden. Drie belangrijke hoofdkeuzes in de MER zijn: tijdig de mobiliteitsshift op orde hebben, gebiedsgericht en flexibel omgaan met milieunormen en optimaliseren milieugebruiksruimte. Tegelijkertijd wordt een gezonde leefomgevingskwaliteit geborgd én worden de bedrijven in hun bedrijfsvoering niet belemmerd.

Bestemmingswijzigingen en voorbereiden omgevingswet
Komende jaren wordt per (bovenplans- of aanjaag-) project of mogelijk op facetten (bijv. milieuzonering) een bestemmingsplan voorbereid. Parallel aan de uitwerkingen van de deelgebieden (cf. Plaberum systematiek) na 2025 wordt in principe per deelgebied of per kaveltransformatie een bestemmingswijziging voorbereid. Dit wordt in overeenstemming met de dan geldende wet en regelgeving gedaan. Komende jaren wordt vanuit het programma een juridisch planologische strategie opgesteld inclusief de voorbereiding op de inwerkingtreding van de omgevingswet.

Milieu- & geluidscontouren

In de ontwikkelstrategie (2017) is aangegeven dat, in overleg met zittende bedrijven en eigenaren en Havenbedrijf, ingezet wordt op

- Terugbrengen van onbenutte milieuruimte van bedrijven in het gebied en waar nodig bronmaatregelen nemen
- Beperken maximale milieucategorie voor nieuwe bedrijven die zich in het gebied willen vestigen (max. 3.1) en transformatie niet belemmeren (m.u.v. Coen- en Vlothaven) bijv. via facet-bestemmingsplannen;
- Stapsgewijs verkleinen gezoneerde industrieterrein (m.u.v. Coen- en Vlothaven);
- wegverkeersgeluid beperken door afwaardering van de Haarlemmerweg en de Transformatorweg.

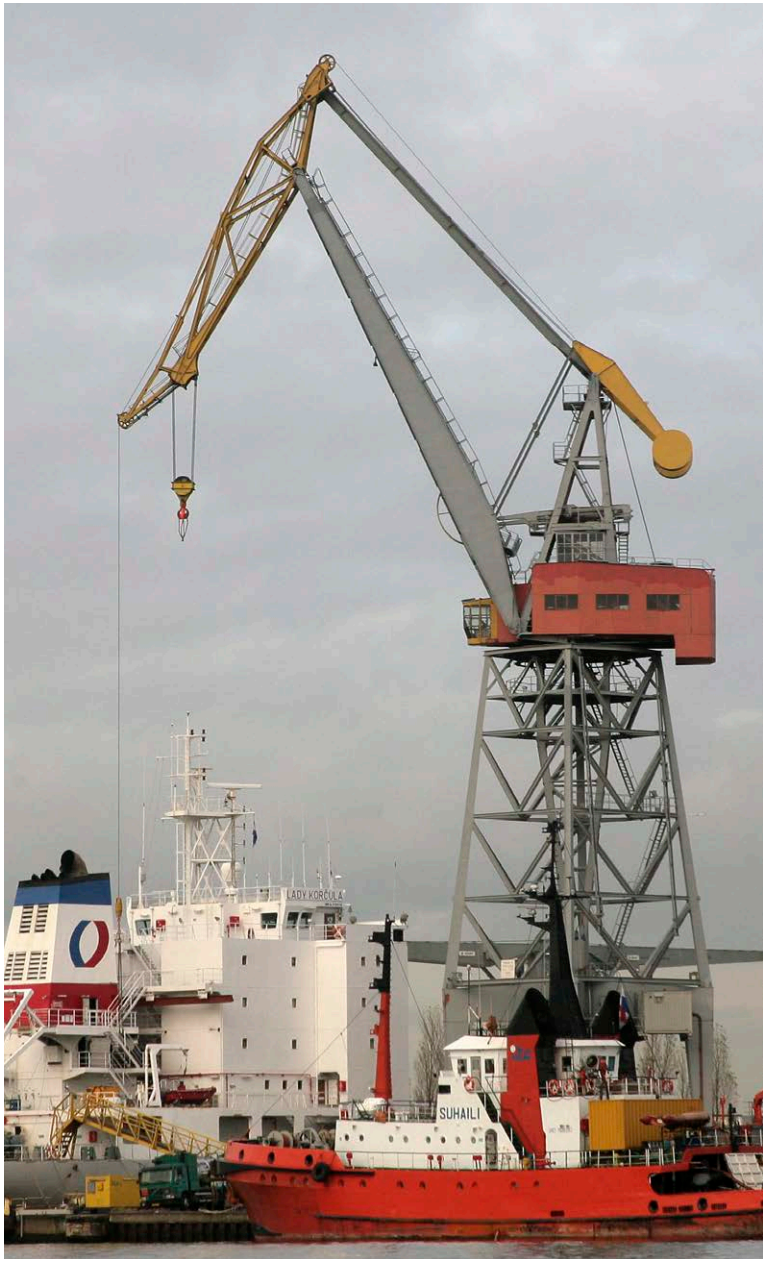
Bovenstaande acties geven mede invulling aan pijler B: faciliteren van initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen (zie H3.2). Om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken, ruimtereserveringen voor netwerken en woningbouw, wordt de komende 5 jaar in samenwerking met de Omgevingsdienst NZKG ook gewerkt aan het actualiseren van een aantal milieuvergunningen.
Vanuit het programma zal komende jaren ook een strategie worden opgesteld ten aanzien van geluid, externe veiligheid en milieucategorisering.

7.2 Privaatrechtelijk: het Transformatiebesluit

Bij het vaststellen van de Transformatiestrategie Haven-Stad (2013) is besloten om in 2025 een afweging te maken over tempo en condities van transformatie van de terreinen van het Havenbedrijf Amsterdam binnen de ring (Alfadriehoek, Minervahaven, Coen- en Vlothaven) en dit vast te leggen in een Transformatiebesluit zoals bedoeld in de Transformatie-overeenkomst (zoals vastgelegd bij verzelfstandiging van het Havenbedrijf Amsterdam). Ten tijde van de vaststelling van de transformatiestrategie (2013) kon nog niet worden voorzien wanneer deze fase aan de orde zou zijn. Daarom is besloten hierover pas in 2025 een afweging te maken. Deze datum sluit aan bij de in het

convenant vastgelegde afspraken. De gemeente Amsterdam zal over deze afweging met de regio overleggen.
Het transformatiebesluit heeft betrekking op het privaatrechtelijke traject, de eigendomsoverdracht.

Voor het uitvoeringsprogramma betekent bovenstaande dat de programmaorganisatie in samenspraak met het Havenbedrijf vóór 2025 start met de voorbereiding van dit transformatiebesluit. Hierbij kan worden opgemerkt dat ook bij het creëren van condities voor versnelde transformatie en versnelde realisatie van niet-woon-functies al sprake kan zijn van transformatie waarvoor eigendoms-overdracht en dus een transformatiebesluit nodig is.



8

Monitoringsstrategie

Actualisatie systematiek monitoring en Uitvoeringsprogramma
De toekomst is onzeker en de ontwikkeling van Haven-Stad zal lange tijd duren. Met het Integraal Raamwerk wordt richting gegeven, maar het is geen blauwdruk daarvoor is de complexiteit en de ontwikkeltijd van Haven-Stad te groot. De ontwikkelingen die zich voor gaan doen – binnen en buiten de invloedssfeer van de gemeente Amsterdam – vragen om flexibiliteit en de mogelijkheid om periodiek te herijken, te actualiseren en waar nodig bij te kunnen sturen.

Bij de vaststelling van het Monitoringsplan (2019) is afgesproken elke twee jaar een monitoringsrapport op te stellen. Deze monitor gebeurt aan de hand van de vastgestelde indicatoren en de trends waarbij ook betrokken wordt welke relevante technologische, ruimtelijke en politieke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden.

De volgende doelstructuur van het programma wordt hierbij gehanteerd:



Als onderdeel van de monitor zal ook een herijking/actualisatie van de uitgangspunten van de verschillende brondocumenten plaatsvinden. Indien blijkt dat het behalen van de doelstellingen in gevaar is, is dit aanleiding om bij te sturen op de ontwikkeling van Haven-Stad. Dit bijsturen kan dan wel betrekking hebben op de doelstellingen danwel op de te treffen maatregelen.
Het uitvoeringsprogramma wordt in deze cyclus ook elke twee jaar geactualiseerd.

Onderdeel van de monitorrapportage is beantwoording van de vraag of er aanleiding is om datgene wat er de afgelopen 2 jaar ruimtelijk-programmatische is uitgewerkt te bundelen in een bestuurlijk vast te stellen document, zoals bijvoorbeeld een geactualiseerd Integraal Raamwerk of een ruimtelijk programmatisch kader voor een specifiek gebied.
Het tweejaarlijkse monitoringsrapport, actualisaties en herijkingen worden ter goedkeuring aan het college van B&W voorgelegd.

Lerende aanpak

De ervaringen die we op het gebied van o.a. duurzaamheid en bereikbaarheid opdoen bij de transformatie van de eerste deelgebieden (Sloterdijk I-Zuid en Sloterdijk-Centrum) nemen we mee naar de ontwikkeling van de volgende deelgebieden. Deze ‘lessons learned’ worden onderdeel van de monitorrapportage).

Monitoringsrapport 2021

Het eerste monitoringsrapport is gepland om bij de vaststelling van het Integraal Raamwerk, het Uitvoeringsprogramma en het Financieel Perspectief in het najaar 2021 beschikbaar te zijn.

B

Bijlage 1
Korte toelichting brondocumenten

Overzicht Brondocumenten bij Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021 - 2025

- Integraal Raamwerk Haven-Stad
- Mobiliteitsstrategie Haven-Stad
- Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad
- Maatschappelijke Voorzieningenplan Haven-Stad
- Maatschappelijke visie Haven-Stad
- Monitoringsrapport 2021

Note: Als verdere concretisering van het vastgestelde beleidsstuk Ruimte voor de Economie van Morgen (18 juli 2017) wordt er voor Haven-Stad een ruimtelijke economische visie opgesteld. Deze ruimtelijk economische visie zal ook als brondocument worden opgenomen.

Integraal Raamwerk

Het Integraal Raamwerk is een regiedocument om de ontwikkelingen in Haven-Stad in goede banen te leiden. Het wordt vastgesteld door het College van B&W en biedt hiermee inzicht in de richting die het College van B&W volgt, wanneer er sprake is van een afwijking van de huidige bestemmingsplannen. Dit betekent niet dat B&W met dit raamwerk een beslissing neemt over concrete ontwikkelingen.

Het is een Integraal Raamwerk omdat ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen in samenhang worden uitgewerkt en beoordeeld op onder andere de consequenties voor het ruimtegebruik. Het gaat hierbij onder meer om stedelijke kwaliteit en voorzieningen, (gebruiks) groen en sport, water en ecologie, mobiliteit en de duurzaamheids-infrastructuur. De inhoudelijke onderbouwing van het raamwerk vindt zijn beslag in de brondocumenten Haven-Stad: Mobiliteitsstrategie, Duurzaamheidsstrategie, (maatschappelijke) Voorzieningenplan, Maatschappelijke visie en het Monitoringsplan. Het raamwerk is nodig omdat er geen klassieke en lineaire planvorming wordt gevolgd, maar er een dynamische wisselwerking wordt gezocht tussen overheid, markt, bedrijven en burgers.

In het Integraal Raamwerk wordt verder voorgesteld de gebiedstransformatie niet alleen op basis van deelgebiedsplannen te organiseren, maar de transformatie ook ‘aan te jagen’ en maatschappelijke relevantie te geven door karakteristieke en eigenzinnige aanjaagprojecten of activiteitenprogramma’s te organiseren met een tijdshorizon van zo’n 5 jaar.

De aanjaagprojecten en activiteitenprogramma’s hebben tot doel een breed palet aan partijen de gelegenheid te geven te participeren in de transformatie. De potentie van verschillende plekken in Haven-Stad wordt op deze manier vroegtijdig zichtbaar gemaakt, waardoor er een collectief gevoel ontstaat bij het ‘stadmaken’ en de karakteristieke en eigenzinnige kwaliteiten van Haven-Stad

Kortweg zijn de doelen van het raamwerk:

1. Het definiëren waar noodzakelijke samenhang is in de lange lijnen, en voorkomen dat ontwikkelingen op verkeerde plekken komen en zaken blokkeren.
2. Het aantonen hoe bij de maximale dichtheidsambitie kan worden voldaan aan de referentienormen voor sport, groen en maatschappelijke voorzieningen.
3. Het detecteren van kansen voor initiatieven, placemaking en aanjagen, waarbij per geval te bekijken is wie initiatief kan/wil nemen, wat daarvoor te organiseren is. En in welk tempo dat kan gaan.

Mobiliteitsstrategie Haven-Stad

De Mobiliteitsstrategie vormt een nadere uitwerking van de strategische keuzes op het gebied van mobiliteit, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017. Het heeft als zichtjaar 2055, wanneer naar verwachting alle deelgebieden van Haven-Stad zijn ontwikkeld.

In de Ontwikkelstrategie is vastgelegd dat het realiseren van hoge dichtheden met behoud van een gezond en prettig leefklimaat alleen kan als Haven-Stad goed bereikbaar is. Het huidig autonetwerk in dit gebied kan dit niet verwerken, er is een mobiliteitsshift nodig. Hiermee wordt bedoeld dat er wordt ingezet op OV, fiets en voet en het autogebruik moet worden beperkt. Ook vanuit duurzaamheidsoogpunt is dit een gewenste ontwikkeling.
De Mobiliteitsstrategie beschrijft een pakket van opgaven en maatregelen -op het gebied van OV, fiets, voetganger, autoverkeer, vervoer over water, nieuwe vormen van mobiliteit en logistiek -waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift' kan worden bereikt. Tegelijk bieden de voorstellen de nodige flexibiliteit om in te kunnen spelen op toekomstige trends en ontwikkelingen.

Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad

Het transformeren van Haven-Stad en het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen gebeurt in samenwerking met marktpartijen.
De programmaorganisatie Haven-Stad richt zich hierbij op het creëren van de juiste condities voor de duurzame stad van morgen. Het verduurzamen van de status quo – de huidige bedrijven - behoort daarmee niet standaard tot de scope van dit plan. Echter, waar de Ontwikkelstrategie een belemmering oplevert voor het verduurzamen van de tussentijdse situatie, werken we actief mee aan het oplossen van deze belemmeringen.

Subdoelen betreffen: duurzaam grondstoffengebruik, energieneutraal, natuur inclusief en klimaatbestendigheid.

Voor de komende gebiedsontwikkeling in de "centrale zone" ligt de focus op het creëren van de juiste condities. Zoals het beschikbaar maken van een centraal, gebied overstijgend duurzaam warmte systeem waardoor duurzame warmtebronnen beschikbaar komen voor dit gebied, en een goed oppervlaktewatersysteem dat ook de klimaatveranderingen in de verdere toekomst aankan.
In de overige gebieden van Haven-Stad benutten we kansen die zich voor doen, zoals bij het nieuw te vestigen recyclepunt aan de toetsenbordweg waar afval tot nieuwe producten en grondstoffen worden en op een centrale plek in de wijk zichtbaar wordt hoe meer circulair materiaalgebruik onderdeel is van een duurzame stad.
Uitwerking van klimaatbestendigheid gaat hand in hand met de natuur inclusieve stad.

De uitwerking van de ecologische hoofdstructuur en de doelsoorten vindt plaats via het Raamwerk Openbare Ruimte en de infrastructuur projecten. De doorwerking in de buurten vindt plaats in stedenbouwkundige plannen, openbare ruimte ontwerp, blok- en kavelpaspoorten.

Maatschappelijke visie Haven-Stad

Om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe Amsterdammers uit alle lagen van de bevolking en met diverse achtergronden zich thuis kunnen voelen en daarbij eigenaarschap voelen voor hun directe omgeving in Haven-Stad is de maatschappelijke visie opgesteld.
De visie geeft handvatten voor een succesvolle transformatie naar woon-, werk- en leefgebied. De voorliggende maatschappelijke visie is gestoeld op drie kernwaarden: leefbaar, rechtvaardig en verbonden

Het ontwikkelen van een maatschappelijke visie aan de voorkant van gebiedsontwikkeling, zeker op de schaalgrootte van Haven-Stad, is nieuw: de gemeente is aan het pionieren. Het is zaak de visie door te ontwikkelen in praktische richtlijnen en een bijpassend instrumentarium zodat vorm kan worden gegeven aan sociaal in de planvorming en fysieke ontwikkeling van Haven-Stad. Het sociale aspect maakt op die manier onderdeel uit van alle genoemde meer fysieke doelen:

hoogstedelijk, bereikbaar, duurzaam en gezond. Het gaat bijvoorbeeld om vragen over welke maatschappelijke voorzieningen zijn er nodig en waar kunnen ze het best geplaatst worden, of wat zijn de maatschappelijke gevolgen van het ontwerp van het stratenplan en van het mobiliteitsnetwerk. Maar ook, hoe kan Haven-Stad een antwoord geven op huidige maatschappelijke vraagstukken als segregatie, kansenongelijkheid, eenzaamheid, of het lerarentekort.

Maatschappelijke Voorzieningenplan Haven-Stad

Eén van de randvoorwaarden voor een leefbare, complete stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau voor elke Amsterdammer. Ook bewoners van Haven-Stad hebben behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen voor hun ontwikkeling, gezondheid, ter ontspanning of als vangnet. Nabijheid van basis- en middelbare scholen, jeugd-, zorg-, en basisvoorzieningen, kunst & cultuur en groen-, speel- en sportvoorzieningen zijn cruciaal voor de kwaliteit van leven en een samenhangende sociaal-ruimtelijke structuur in Haven-Stad. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen voorzieningen die op buurtniveau nodig zijn en voorzieningen waar aanvullend bovenwijks behoefte aan is. De gemeente heeft hierin een belangrijke taak en verantwoordelijkheid.

In het 'Programmaplan Maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad' worden de soorten maatschappelijke voorzieningen en de relatie met het woningbouwprogramma (type en aantal woningen) en de bestaande aangrenzende gebieden kort toegelicht. Het is opgesteld met behulp van de referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen en geeft een toelichting op de gewenste ruimtelijke inbedding van de maatschappelijke voorzieningen. Tot slot, geeft het een beschrijving van de ontwikkelprincipes om maatschappelijke voorzieningen op een goede manier een plaats te geven in Haven-Stad afgestemd op de aanliggende delen van de stad.

Conclusies Monitoringsrapport 2021

Een aanvulling op het MER is niet nodig omdat is gebleken dat er vooralsnog geen sprake is van nieuwe hoofdkeuzes, nieuwe belanghebbenden of significante wijzing van hoofdkeuzes en/of hoofdstructuur. Wel zijn er een aantal punten waarop de Leefomgevingsfoto en het spelregelkader geactualiseerd wordt.

Er zijn op dit moment voor de thema's hoogstedelijkheid, bereikbaarheid en gezondheid geen afwijkingen en trends die niet verklaarbaar zijn of die het behalen van de doelstellingen van Haven-Stad in gevaar brengen. Er is vooralsnog bij deze thema's geen aanleiding om de maatregelen die beschreven staan in de Ontwikkelstrategie eerder te treffen, aan te vullen of te vervangen om ambities te behalen. Voor het thema duurzaamheid zijn er wel doelstellingen die extra aandacht behoeven. Om op de mogelijk sneller optredende klimaatverandering voorbereid te zijn, zal gekeken worden waar vooruitlopend op nieuwe wet- en regelgeving bijstuurt kan worden richting nog meer klimaat robuuste oplossingen.

In 2023 wordt het de volgende monitoringsrapport opgesteld. In aanloop daarvan wordt ingezet op het realiseren van een functionele database en het inrichten van diverse processen waardoor er doorlopend gemonitord kan worden en op een efficiënte manier data wordt verzameld.

B

Bijlage 2
Toelichting aanpak bovenplanse projecten tot 2025

Openbare Ruimte: Toelichting projecten tot en met 2025

Openbare Ruimte	
OR1-OG02-10	Entreegebied Transformatorweg (onderdeel van Groot Westerpark), voorbereiden en uitvoeren

Om het Westerpark aan de noordzijde beter toegankelijk te maken, worden hier een volwaardige en toekomstvaste entree gemaakt (aan de zijde Transformatorweg).

Bereikbaarheid: Toelichting projecten tot en met 2025

Bereikbaarheid	
B1-OV1	HOV busverbinding Sloterdijk – Amsterdam CS, voorbereiden en uitvoeren
B12-LV03	Aanleggen Recreatieve fietsverbinding Noorder IJplas
A02	Tunnel in verlengde van Contactweg, voorbereiden en uitvoeren
A04	Optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg – Transformatorweg
A14	Aanpassen inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg
A16	Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk

- **B1-OV1: Aanleg HOV bus Sloterdijk CS**

Totdat de metroverbinding op de zuidoever er ligt, kan een HOV-bus de transformatie van de eerste deelgebieden bedienen. Het gaat hierbij om het opwaarderen van de huidige buslijn 22 met meer vrij liggende infrastructuur, om zo een betrouwbare en snelle exploitatie mogelijk te maken. De HOV-bus kan volgens de planning in 2024 in exploitatie gaan.

- **B12-LV03: Aanleggen recreatieve fietsverbinding Noorder IJplas**

Deze fietsverbinding verbindt de steden Zaandam en Amsterdam met elkaar en zorgt ervoor dat het groengebied Noorder IJplas door bewoners van beide steden op een aantrekkelijke manier op de fiets te bereiken is.

- **A02: Tunnel in verlengde van Contactweg (ter vervanging van gelijkvloerse kruising Kabelweg)**

Vanwege het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) worden de spoorbundel richting opstelterrein Westhaven verbreed. Hierdoor moet de gelijkvloerse oversteek bij de Kabelweg (naar de Nieuwe Hemweg) afgesloten worden. Deze nieuwe tunnel is hiervoor het alternatief.

- **A04: Optimalisatie knooppunt Nieuwe Hemweg – Transformatorweg (T-splitsing)**

Als onderdeel van de werkzaamheden aan de HOV-bus tussen station Sloterdijk en Centraal Station wordt deze kruising aangepast. Dit betekent dat de doorgaande verbinding tussen westelijke binnenstad en A10 straks via de Nieuwe Hemweg verloopt en de Transformatorweg kan worden afgewaardeerd c.q. versmald.

- **A14: Aanpassen inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg**

Om het toenemende verkeer als gevolg van de verschillende ontwikkelingen aan weerszijden van de A10 goed te kunnen afwikkelen, zijn ter plekke een aantal (kleinere) doorstromingsmaatregelen nodig.

A16: Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk
De opstelruimte linksaf richting Spaarndammertunnel is te kort waardoor het verkeer richting het westen (A10) wordt opgehouden. Dit levert onnodige vertraging op. Door genoemd opstelvak iets te verlengen wordt dit probleem opgelost.

Duurzaamheid: Toelichting projecten tot en met 2025

Duurzaamheid	
D1	Evaluatie en doorontwikkeling afvalinzamelsystemen
D2	Opstellen ontwikkelstrategie en uitvoeringsplan warmtesysteem
D4	Planvorming grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking
D5	Planvorming en deels realisatie robuuste elektriciteitsinfrastructuur
D6-OG09	Uitwerking en deels realisatie hoofdwater- en groen systeem
D7	Onderzoek en nadere uitwerking klimaatbestendigheid

D1: Evaluatie en doorontwikkeling afvalinzamelsystemen
De evaluatie en doorontwikkeling afvalinzamelsystemen kent de volgende subprojecten

- Indien eerste pilot slaagt (najaar 2021 in bestaande bouw): GF gootsteen vermalers toepassen in nieuwbouw en transformatie van kantoren naar wonen
- Gezamelijke white-label inzameling bedrijfs-en bewoners afval onderzoeken en opstarten
- Afwegen Ondergronds Afval transport systeem (OAT) als optie onderzoeken bij extreem hoge dichtheden, bijvoorbeeld Hemknoop
- Evaluatie inzamelsystemen: inpandig (SD1Z) of openbare ruimte (SDC)

D2: Opstellen ontwikkelstrategie en uitvoeringsplan warmtesysteem
Om de transitie te faciliteren wordt gewerkt aan de bovenplanse warmte (D2)- en elektriciteit (D5) systemen die nodig zijn voor de ontwikkeling van Haven-Stad.
Voor een groot deel van Haven-Stad wordt als vervolg op de Energieverkenning uit 2019 gewerkt aan de ontwikkelstrategie en een uitvoeringsplan voor een centraal LT (lage temperatuur) warmtesysteem. Dit is een robuust centraal warmtesysteem waarin meerdere lokale lage temperatuur warmtebronnen (zoals oppervlaktewater, restwarmte uit datacenters en restwarmte uit groener wordende havenindustrie) kunnen worden benut.
Dit project is ook gerelateerd aan H3 'Onderzoek en ontwerp inpassing ondergrondse/nutsvoorzieningen infra Haven-Stad'.

D4: Planvorming grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking
Bij de planvorming voor de grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking gaat het om:

- Ontwikkeling Windturbines
- Ontwikkeling zonnevelden en zonne-geluidsschermen en zon op bestaande grote daken.

D5: Planvorming en deels realisatie robuuste elektriciteitsinfrastructuur
Ook het elektriciteitsnet heeft uitbreiding nodig om toekomstbestendig te zijn. Locaties en tracés zijn grotendeels in beeld, en worden de komende periode verder uitgewerkt.
De volgende subprojecten zijn benoemd:

- Locatiestudie en besluitvorming nieuwe onderstations en 50KV tracés
- Uitbreiden onderstation Theemsweg Westpoort
- Aanleggen onderstation HS Zuid
- Aanpassen energieknooppunt Hemwegcentrale/TenneT/ Liander station

D6-OG09: Uitwerking en deels realisatie hoofdwater- en groen systeem

Het huidige en beoogde hoofdwatersysteem is in 2020 doorgerekend. Hieruit volgen knelpunten op de korte en langere termijn, en een planning voor verbeteringen en aanleg. Nog niet alle ingrepen zijn onderdeel van lopende projecten of goed geborgd voor de toekomst. In de periode vanaf 2022 wordt gestart met de eerste ingrepen en worden de overige ingrepen belegd bij de juiste partijen.

Om deze klimaatrobuuste basis te realiseren wordt gewerkt aan:

- Eerste fasen hoofdwatersysteem realiseren v.a. transformatorweg
- Ophogen maaiveld tot klimaatrobuust peil, secundair watersysteem aanleggen 1e deelgebieden
- Groenstructuur realiseren

D7: Onderzoek en nadere uitwerking klimaatbestendigheid

Voor de hitte- en waterveiligheidsopgave wordt in 2021-2022 verder verkend welke aanpassingen op de bestaande inrichtingsplannen nodig zijn, binnen- en bovenplans.
Daarnaast worden ontwerpprincipes gedefinieerd zodat bij de inrichting in projecten en in de hoofdstructuur groen en openbare ruimte beter kan worden geanticipeerd op een klimaat met meer extremen. Het betreft de volgende acties:

- Bewaken implementatie aanbeveling hittescans (schaal Haven-Stad en deelgebied Sloterdijk 1-Zuid) en handout (schaal van het blok)
- Uitwerken waterveiligheidsstrategie Haven-Stad
- Opnemen en aangescherpte ambities in planproducten
- Meetnet klimaatsensoren opzetten



B

Bijlage 3
Integrale planning

