# Omgevingsvisie Amsterdam 2050
# Actualisatie 2025

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| Publiekssamenvatting | | 4 |
| Een omgevingsvisie voor Amsterdam | | 7 |
| De schoonheid van Amsterdam | | 9 |
| Deel I Visie | | 10 |
| | Amsterdam in de wereld | 11 |
| 1 | Ideeën en zorgen vanuit de samenleving | 19 |
| 2 | Amsterdam naar 2050 | 20 |
| 3 | Vijf strategische keuzes | 24 |
| Deel II Waar | | 34 |
| Metropoolregio Amsterdam | | 35 |
| 4 | Amsterdam en de agglomeratie | 39 |
| 5 | Ruimtelijk-programmatisch kader | 53 |
| 6 | Stadsdelen en stadsgebied Weesp | 94 |
| 7 | Een samenhangende en adaptieve fasering | 117 |
| 8 | Ruimtelijke reserveringen | 123 |
| Deel III Wat | | 133 |
| Een beleidsagenda richting 2050 | | 133 |
| 9 | Inclusief Amsterdam | 133 |
| 10 | Duurzaam Amsterdam | 141 |
| 11 | Vitaal Amsterdam | 151 |

12 Gezond Amsterdam 168
13 Leefbaar Amsterdam 177
14 Compact Amsterdam 191
15 Genoemde beleidsdocumenten en uitwerkingsopgaven 201

Deel IV Hoe 206
Hoe we aan Amsterdam werken 206
16 Onderdeel van de beleidscyclus 209
17 Agenda Samen stadmaken 211
18 Samenwerking over de gemeentegrenzen heen 220
19 Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen 222
20 De omgevingseffectrapportage 225

# Publiekssamenvatting

Met deze omgevingsvisie zet Amsterdam de ruimtelijke lijnen uit naar 2050. Hoe richten we de gemeente in ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar gaan we wonen en werken, hoe komen we van A naar B, hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? Bij de totstandkoming van deze visie waren veel Amsterdammers betrokken, en nu dit alles er ligt, wil het bestuur het gesprek met belanghebbenden voortzetten. En meer dan dat, de Amsterdammers worden uitgenodigd mee te doen met de uitvoering. Want dat is een van de kernideeën van deze visie: Amsterdam maken we samen.

Het startpunt, hoe staat Amsterdam ervoor?

Tien jaar geleden schreef Amsterdam een vergelijkbare visie voor de periode tot 2040. De groeiambities van toen zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is nu al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de gemeente stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in Amsterdam. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen.

Winst en verlies zijn ongelijk verdeeld. Tegenover het centrum en de buurten eromheen, die succes (en overlast) meemaken, staan naoorlogse wijken die veel minder profiteren van de ontwikkeling van Amsterdam. De verschillen tussen Amsterdammers zijn vergroot, niet alleen in inkomen, maar meer algemeen in mate van kwetsbaarheid. Corona heeft die tegenstelling nog eens extra aan het licht gebracht – sommige bevolkingsgroepen en sommige buurten blijken extra kwetsbaar. Tegelijk heeft corona het belang van de eigen wijk en buurt onderstreept. Hoe internationaal ook, het succes van Amsterdam hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. Ten slotte is de afgelopen jaren duidelijk geworden dat ontwikkeling van Amsterdam niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel zal vragen.

Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. De verwachting is dat de groei van de gemeente zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio, is meer dan ooit doorgedrongen. We hebben samenwerking nodig met de regio, maar ook het Rijk, om tot een betere gemeente uit te groeien. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste veranderingen worden de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen, bestendigheid tegen een veranderend klimaat, en een minder verspillende manier van leven. Deze plannen staan deels al op de rol, een ander deel is nieuw. In de omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Graag groei, maar onder voorwaarden: vijf strategische keuzes

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. Amsterdam moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische vitaliteit is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten en de banen. Maar we willen ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. De deur dichtgooien onder het mom ‘Amsterdam is vol’, verplaatst de problemen naar de regio en bedreigt het open landschap. Groei een plek geven is dus ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei wel richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes: Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureus vergroenen en

Samen stadmaken.

Meerkernige ontwikkeling

Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is; een van de hoofddoelen van deze visie is een gemeente en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de gemeente is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten, zoals Haven-Stad, Schinkelkwartier en de noordelijke IJ-oevers, en door in de bestaande centra van Nieuw-West, Zuidoost en Noord flink te investeren in stedelijkheid. Verdichting en kwaliteit zijn de sleutelwoorden: met meer bewoners en ruimte voor bedrijvigheid is er meer draagvlak voor winkels, horeca en voorzieningen met uitstraling, zoals een theater aan de Sloterplas en een cultuurgebouw op het Buikslotermeerplein. De stadsdeelcentra Osdorpplein, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein zijn straks grootstedelijke stadscentra met bijbehorende aantrekkingskracht, elk met een eigen gezicht: met meer kernen krijgt Amsterdam meer smoel. Voor buurtbewoners zijn deze veranderingen ingrijpend omdat 'hun' buurt van karakter verandert, daarom moeten ze transparant en in samenspraak uitgevoerd worden.

Meerkernigheid als streven geldt ook voor de regio. De huidige spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen is scheef in het nadeel van de regio, met als gevolg grote vervoerstromen. De inzet is daar meer evenwicht in te brengen en de stedelijke kwaliteit van kernen als Almere, Zaandam, Purmerend en Hoofddorp te vergroten met voorzieningen zoals hoger onderwijs en culturele instellingen. Bovendien gaan Amsterdam en de regio zich naar elkaar richten door woningbouw en werkgelegenheid te concentreren rond de stations.

Groeien binnen grenzen

De gemeente mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van Amsterdam versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige grenzen van het stedelijk gebied. Op die manier versterken we de kwaliteit van bestaande buurten, kunnen we overal woningen en bedrijfsgebouwen verduurzamen en houden we de kwetsbare landschappen open.

Groeien binnen het bestaande stedelijk gebied kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt, zoals in Hamerkwartier en als grootste Haven-Stad. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar we op een slimme manier kunnen verdichten. Bij het verdichten van buurten staat een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, voorop. Hoogbouw kan daarbij een middel zijn, maar gebouwen hoger dan 70 meter concentreren zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het brede water van het IJ.

Tegelijk wordt Amsterdam ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie. Dit maakt de strijd om de schaarse ruimte nog heviger, maar in de wetenschap dat dicht op elkaar wonen op zichzelf duurzamer is, want efficiënter in alle opzichten. Schaarste dwingt tot creatieve oplossingen, zoals het benutten van daken. In het landschap rond Amsterdam en in de haven maken we ruimte voor windturbines.

Duurzaam en gezond bewegen

In een verdichtende gemeente gaan we zuinig om met de schaarse ruimte. We zoeken plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. We hebben vier doelen: ruimte, schonere lucht, gezonder bewegen, en een toegankelijker Amsterdam voor iedereen. Nabijheid van voorzieningen is daarvoor essentieel. Mede dankzij de verdichting krijgen Amsterdammers hun voorzieningen, inclusief park, in de eigen buurt op loop- of fietsafstand. Buurten en kernen worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer. Nu nog drukke autostraten als Lelylaan en Gooiseweg zijn straks aantrekkelijke stadslanen die naast auto-ont-

sluitingsroute ook belangrijk zijn voor fiets en openbaar vervoer, en die op zichzelf prettige verblijfsgebieden worden met winkels, horeca en culturele pleisterplaatsen.

Dat alles gaat niet ten koste van bereikbaarheid. Verdichting creëert draagvlak voor ov in de hele gemeente. Tussen stadsdelen komen nieuwe aansluitingen, zoals de geplande twee bruggen over het IJ, een Schinkelbrug en een fietsbrug over de Amstel. De vervoerverbindingen binnen de regio willen we verbeteren, met een metro naar Schiphol en Hoofddorp, een doorgetrokken Ringlijn en metro's, regiotreinen of snelbussen richting Almere, Zaanstad, Haarlem en Hilversum. Aan de rand van de gemeente komen hubs waar de automobilist overstapt op snel openbaar vervoer of fiets. Hier worden ook goederen overgeslagen op klein en schoon vervoer. Voor noodzakelijk autoverkeer wordt Amsterdam beter bereikbaar.

## Rigoureus vergroenen

Verdichting wordt gecombineerd met vergroening. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Amsterdam zal rigoureus vergroenen met meer en betere natuur door de hele gemeente. Straten en pleinen worden groen ingericht, straatstenen zullen wijken voor bomen en beplanting. Het autoluw maken van de gemeente biedt daarvoor mede ruimte. Bouwen wordt natuurlijker door gevels en daken te vergroenen. Dit lukt alleen als Amsterdammers meedenken en meedoen. Vergroening is ecologisch noodzakelijk, maar moet ook aansluiten bij de wensen van de Amsterdammers.

Al het groen in straten, pleinen en parken – Haven-Stad en de noordelijke IJ-oever krijgen eigen parken – zal ingericht worden op ontmoeting, ontspanning en recreatie. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van Amsterdam. Dat geldt ook voor de beroemde groene scheggen, de groene vingers die Amsterdam in steken, inclusief Waterland en buitengebied van Weesp. De kwaliteit van deze landschappen gaat omhoog door omschakeling naar kringlooplandbouw, tegengaan van bodemdaling en herstel van biodiversiteit. De aansluiting van de scheggen op de nieuwe kernen in Nieuw-West, Zuidoost en Noord wordt verbeterd, waardoor langs de randen van de Amstelscheg, het Amsterdamse Bos en de Noorder IJ-plas aantrekkelijke verblijfs- en recreatieplekken ontstaan. De Tuinen van West zijn daarvan een bestaand voorbeeld. Tegenover meer gebruiksgroen staat ook het beschermen van rust- en ruigtegebieden in en rond het stedelijk gebied, zoals de Bretten en volkstuinparken.

## Samen stadmaken

Deze omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Zo wil Amsterdam in de toekomst werken: in samenhang. In plaats van losse beleidsdoelen die van alle kanten komen – eerst verkeer, dan werk, vervolgens energie en wie houdt de leefbaarheid en kwaliteit van de buurt in de gaten? –, worden ambities voortaan samengebracht. Dat vereist richting geven, maar dat kan niet op detail. Het gemeentebestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. We bieden daarmee meer ruimte voor bewoners om individueel of in collectieven zoals coöperaties betaalbare huurwoningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, mee te doen met inrichting van de buurt of lokaal ondernemerschap. We onderzoeken de haalbaarheid van een gemeentelijk woningbouwfonds voor coöperaties waaruit Amsterdammers kunnen lenen om hun plannen te financieren. Eigen initiatief is niet nieuw. Amsterdam heeft hier een traditie in, van stadsstrand Blijburg tot de NDSM-werf, om twee heel verschillende succesvolle voorbeelden te noemen.

De samenwerking betreft ook de regio en het Rijk. De afhankelijkheden zijn groot en worden alleen maar groter. Veel afstemming is al georganiseerd, dat is niet het geval op de schaal van de 'agglomeratie': het aaneengeschakelde gebied dat bestaat uit Zaanstad, Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen en Amsterdam, terwijl daar veel overlap ligt. Hier wordt nauwere samenwerking onderzocht.

## Meedoen

Bij het maken van deze omgevingsvisie zijn uiteenlopende groepen Amsterdammers gehoord. Zij wezen, naast zaken als duurzaamheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid en ontmoeting, op het belang om mee te kun-

nen bepalen hoe de fysieke leefomgeving eruit gaat zien. Die betrokkenheid is essentieel, want Amsterdam maken we samen. De onstuimige groei van het afgelopen decennium heeft voor vervreemding gezorgd, het gevoel de eigen buurt kwijt te raken. Meedoen geeft Amsterdammers de kans hun stad terug te nemen. Deze omgevingsvisie is belangrijk, want alle plannen en ingrepen in de gemeente moeten zich hier op richten. Het gemeentebestuur maakt in deze visie keuzes die soms pijn zullen doen. Soms moeten bestaande belangen en ruimtegebruikers inleveren. De keuzes zijn gemaakt op goede gronden, daarin kleurt zich dit college, maar over goed en beter valt te twisten. Het bestuur gaat de komende jaren daarover graag verder met belanghebbenden in gesprek.

Hoofdpunten van de vijf strategische keuzes

- Meerkernige ontwikkeling
  *Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking*
  - Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
  - Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
  - Twee bruggen over het IJ en een regionaal fietsnetwerk.
- Groeien binnen grenzen
  *Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling*
  - Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
  - Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
  - Behoud van productieve bedrijvigheid in Amsterdam.
  - Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
  - Verduurzaming van de haven.
  - Rekening houden met klimaatverandering, het water- en het bodemsysteem.
- Duurzaam en gezond bewegen
  *Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsgemeente*
  - Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en bewegen.
  - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
  - Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.
  - Schaalsprong metro- en treinnet en vervoerhubs om de gemeente en de rest van de regio te verbinden
- Rigoureus vergroenen
  *Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier*
  - Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
  - Ontwikkeling parken (Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Marineterrein, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
  - Groene routes en ecologische verbindingen.
  - Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.
  - Beschermen van rust- en ruigtegebieden (Oeverlanden, Bretten, Diemerbos)
- Samen stadmaken
  *Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief*
  - Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
  - Buurtrechten en buurtplatformrecht.
  - Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
  - Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.

# Een omgevingsvisie voor Amsterdam

Wat is een omgevingsvisie? Als introductie op de inhoud lichten we hier kort de wettelijke context toe, gaan we in op de functie van de omgevingsvisie en beschrijven we hoe dit omvangrijke document is opgebouwd.

Wat is een omgevingsvisie?

Een omgevingsvisie is een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. Een omgevingsvisie is bindend voor de overheid die haar opstelt, heeft betrekking op het grondgebied van die overheid en moet integraal zijn. Dat betekent dat alle aspecten van de fysieke leefomgeving in samenhang worden bezien (energie, groen, water, flora en fauna, wonen, economie, mobiliteit, milieu, gezondheid, luchtkwaliteit, bodem, fysieke veiligheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, gemengde wijken, ruimte voor sociale voorzieningen en ontmoeting).

De Omgevingswet, een nieuw wettelijk kader

De Omgevingswet betekent een grote verandering in de regelgeving en het beleid voor de fysieke leefomgeving. Met de wet, die in 2024 in werking is getreden, is het stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. De invoering van de wet is gekoppeld aan de introductie van een digitaal stelsel voor ruimtelijke plannen en regels, en aan een andere manier van werken.

Doelen van de Omgevingswet:
- beter inzicht in wat op bepaalde plekken wel en niet mag;
- meer ruimte om lokaal besluiten te nemen;
- snellere en uitvoerbare besluitvorming;
- meer samenhang in beleid, besluitvorming en regelgeving.

De Omgevingswet betekent ook een decentralisatie van verantwoordelijkheden van Rijk naar gemeenten. Daarmee krijgt Amsterdam de mogelijkheid om zelf invulling te geven aan deze doelen. En de omgevingsvisie speelt daarin een belangrijke rol. Ook is er een sterke stimulans om de samenwerking tussen overheden te verbeteren bij het uitvoeren van gezamenlijke opgaven, omdat zowel Rijk, provincies als gemeenten een omgevingsvisie opstellen voor hun grondgebied.

Relatie met nationale en provinciale omgevingsvisies

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 houdt rekening met de kaderstellende visies die door het Rijk en de provincie Noord-Holland zijn en worden opgesteld: de Nationale Omgevingsvisie en de Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een polycentrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transport- en mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

De omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland richt zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Amsterdam ziet ze als de kerngemeente van een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen: een metropool in ontwikkeling. De opgave is om hierbinnen de agglomeratiekracht te vergroten door sterkere samenhang. Via binnenstedelijke verdichting op goed bereikbare plekken, het aanpassen van het mobiliteitssysteem en het versterken van het landschap door toevoeging of verandering van functies. Nieuwe woningen worden in de visie van de provincie liefst zo dicht mogelijk bij grote werklocaties gerealiseerd, waar mogelijk in gemengde woon-werklocaties. Het grootstedelijk ov-systeem wordt de ruggengraat van deze metropool in ontwikkeling. Door het omleiden van verkeer dat niet in de centra hoeft te zijn, wordt de A9 de doorgaande autoroute voor de metropool. Net als het Rijk wijst de provincie het Noordzeekanaalgebied met de havengebieden van Amsterdam aan als locatie voor energietransitie en circulaire economie.

Functie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Voorliggende omgevingsvisie vormt voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam tot 2050 de leidraad voor de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vormt voor de gemeente Amsterdam een zelfbindend kader voor projecten, beleid en programma's die betrekking hebben op die fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting, maar is geen concreet investeringsplan waarvoor de middelen nu al beschikbaar zijn of moeten komen.

Deze omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040, op één ding na: het hoofdstuk Hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 blijft van kracht als hoofdgroenstructuurbeleid, totdat nieuw beleid hiervoor is vastgesteld.

De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:
- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten, maar formuleert op een aantal punten een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de gemeente en op herstel en vernieuwing van de economie.

Opbouw Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Deze omgevingsvisie is opgebouwd uit vier delen, die weer bestaan uit hoofdstukken. De delen kennen een eigen interne logica en structuur, maar staan inhoudelijk in nauw verband met elkaar.

DEEL 1 VISIE beschrijft de ontwikkeling van Amsterdam en de regio, de grote opgaven en de visie tot 2050. Centraal in de visie tot 2050 staan vijf strategische keuzes: Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureus vergroenen, en Samen stadmaken.

DEEL 2 WAAR behandelt de ruimtelijke koers bij de visie van de gemeente als onderdeel van de regio en geeft per stadsdeel of stadsgebied een beknopte uitwerking en een adaptieve ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Hier zijn de regionale visiekaart en het ruimtelijk beeld van de gemeente en agglomeratie opgenomen. Deze zijn als ruimtelijk-programmatisch kader uitgewerkt in een serie kaarten.

DEEL 3 WAT geeft een overzicht van het Amsterdamse beleid voor de leefomgeving. Per sectoraal thema geven we aan welke nieuwe richtingen verkend moeten worden.

DEEL 4 HOE gaat over de doorwerking van de omgevingsvisie. Dit deel agendeert veranderopgaven voor onze organisatie en in de samenwerking met samenleving, markt en andere overheden die nodig zijn om de visie uit te voeren. Deel 4 eindigt met een korte toelichting op de omgevingseffectrapportage (o.e.r.). Deze rapportage is parallel aan de omgevingsvisie ontwikkeld. Het omgevingseffectrapport vormt een aparte bijlage bij de omgevingsvisie. Deze is via omgevingsvisie@amsterdam.nl op te vragen.

# De schoonheid van Amsterdam

Deze omgevingsvisie is de achtste in een reeks wettelijk verplichte gemeentelijke ruimtelijke plannen, waarvan het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934 de eerste was. Amsterdam kent een lange traditie van zorgvuldig en integraal bouwen aan de gemeente, die teruggaat tot het ontstaan als nederzetting rondom een dam in het veenriviertje de Amstel. Vanaf het allereerste begin is de vorm van Amsterdam verweven met de waterhuishouding en het landschap.

De schoonheid van Amsterdam ligt besloten in het op harmonieuze wijze bijeenbrengen van water, openbare ruimte, groen en bebouwing. Amsterdam is gebouwd op basis van een reeks opeenvolgende plannen. Van de

vier stadsuitleggen in de zeventiende eeuw, via de negentiende-eeuwse gordel, de plannen Zuid en West van Berlage en de tuindorpen in Noord, de naoorlogse wijken in Nieuw-West, Buitenveldert, Zuidoost en Noord tot de Aker, Nieuw-Sloten en IJburg. De opeenvolgende plannen werden vanaf de vroege zeventiende eeuw tot in de jaren 70 van de 20e eeuw in schaal steeds groter. Het behouden van de samenhang tussen water, groen, openbare ruimte en bebouwing en de ordening van functies vroeg dan ook om steeds meer rigide sturen op kwaliteit. Dit was mede mogelijk dankzij een zeer dominante rol van de overheid in de ruimtelijke ordening en het bouwen aan Amsterdam vanaf het begin van de 20e eeuw.

Sinds de jaren 70 heeft de Amsterdamse groei door uitbreiding geleidelijk plaatsgemaakt voor een groei door inbreiding: transformatie en verdichting van het bestaande stedelijk gebied. Daarmee is de schaal van individuele plannen weer kleiner geworden. Tegelijk vraagt de manier waarop de gemeente als onderdeel van de regio groeit juist om grootschaliger regionaal plannen. Als gevolg hiervan is een scheiding ontstaan tussen het sturen op stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit in de individuele plannen – de projecten – en het ordenen van de gemeente en de regio – het structuurplan. De gemeentelijke structuurplannen voor Amsterdam zijn sinds het AUP dan ook steeds minder stedenbouwkundig van aard en steeds meer planologisch.

In haar geschiedenis is Amsterdam meermaals met kleinere gemeenten gefuseerd. Zo fuseerde Amsterdam in 1921 met Nieuwendam, Ransdorp en Sloten. In 1966 fuseerde Amsterdam grotendeels met Weesperkarspel, waar de Bijlmermeer, Gaasperdam en Driemand lagen. In 2022 fuseerde Amsterdam met Weesp. Weesp bleef een stadsgebied binnen de gemeente met een eigen bewonersvertegenwoordiging. Weesp is een historische vestingstad aan de Vecht, al meer dan 2000 jaar bewoond, met een goed bewaard centrum. Het kreeg in 1355 stadsrechten en speelde een strategische rol als vestingstad op de grens tussen Utrecht en Holland. Ondanks de unieke positie van Weesp in de gemeente Amsterdam, maakt zij na de fusie volwaardig deel uit van de gemeente.

Met deze omgevingsvisie maakt Amsterdam tot 2050 ruimte voor de grootste groeispurt in zijn bestaan. In 30 jaar tijd kan onze gemeente met 250.000 inwoners groeien tot bijna 1,1 miljoen, terwijl het aantal inwoners van de metropoolregio van 2,5 miljoen tot meer dan 3 miljoen stijgt. Wat voor Amsterdam zullen wij nalaten? De ambitie zou niet minder hoog mogen zijn dan in de eerste van de stadsbrede structuurplannen, het AUP. De manier waarop we nu aan de gemeente bouwen is echter onvergelijkbaar met 1934. De vraag die destijds gesteld werd, hoe “Amsterdam zich in de toekomst zal kunnen ontwikkelen tot een goed-geoutilleerde en tevens schone gemeente”, vraagt dan ook om een nieuw antwoord.

De komende jaren zullen we in het ontwerp een brug moeten slaan tussen de grote schaal van de metropool en de kleine schaal van het project. We zoeken naar een goede balans tussen richting geven als overheid en ruimte bieden aan de samenleving. Het sturen op kwaliteit en het maatschappelijk initiatief mogelijk maken. De geschiedenis van Amsterdam en de bestaande kwaliteiten van de gemeente vormen daarbij een bron van inspiratie.

Deze omgevingsvisie geeft met een stedenbouwkundig ruimtelijk en programmatisch kader richting aan samenhang en evenwichtige ontwikkeling van de gemeente. De invulling op het niveau van het gebied, het project en de buurt is echter van minstens even groot belang. Hoe Amsterdam daarbij terug kan grijpen op de traditie van bouwen aan schoonheid, eigenheid en harmonie zullen we de komende jaren onderzoeken.

In 2025 bestaat Amsterdam 750 jaar. Het is een mooie aanleiding om naar de toekomst te kijken. Onderdeel van het programma Amsterdam 750 is een Nieuwe Kaart van de metropoolregio, waarvoor deze omgevingsvisie een belangrijke bouwsteen is.

# *Deel I Visie*

Dit deel begint met een beschrijving van de belangrijkste maatschappelijke trends en grote opgaven voor Amsterdam en de metropoolregio. Daarna presenteren we de visie op Amsterdam in de regio. Aan de hand van vijf strategische keuzes laten we zien hoe we op ruimtelijk gebied richting geven om daarmee ruimte te bieden

aan Amsterdammers en professionele partners om mee te bouwen aan Amsterdam. De visie wordt verder uitgewerkt in de hierop volgende delen over de ruimtelijke uitwerking in Deel II WAAR, over de beleidsagenda voor een complete gemeente in Deel III WAT en in de doorwerking van de omgevingsvisie in Deel IV HOE.

# 1 Amsterdam in de wereld

Amsterdam is de kerngemeente van een snelgroeiende metropoolregio. Groei en transitie-opgaven vragen in toenemende mate om samenwerking op regionale en landelijke schaal. Tegelijk is de kwaliteit van de directe leefomgeving juist belangrijker geworden. De roep om meer zeggenschap over de eigen gemeente, buurt en straat wordt steeds luider. Deze omgevingsvisie moet handvatten bieden voor het opereren in het spanningsveld tussen grote en kleine schaal, tussen beleid voor de korte termijn en keuzes en grote investeringen voor de lange termijn, tussen de noodzaak ruimtelijk richting te geven en de wens tegelijk ruimte te bieden aan initiatief uit de samenleving. In dit hoofdstuk blikken we terug op de ontwikkeling van Amsterdam de afgelopen tien jaar en duiden we een aantal achterliggende ontwikkelingen en trends: klimaatverandering, digitalisering, metropoolvorming en ontwikkelingen in de samenleving.

### 1.0.1 Terugkijken op de afgelopen tien jaar

Sinds 2010 kende Amsterdam een periode van snelle groei. Per jaar heette Amsterdam ruim 11.000 nieuwe Amsterdammers welkom. Tegelijk met het aantal inwoners groeiden de werkgelegenheid en het aantal bezoekers explosief. Amsterdam internationaliseerde in een ongekend tempo. De instroom van talent uit binnen- en buitenland, de opkomst van de techsector, de vestiging van EMA en groei van toonaangevende bedrijven waren onderdeel van die internationalisering. Het succes kwam niet uit de lucht vallen: decennia van investeren in kwaliteit van buurten, voorzieningen en de openbare ruimte, het open en tolerante karakter van de bevolking en het goede investeringsklimaat droegen alle bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. De stevige internationale positie van Amsterdam vloeit voor een groot deel voort uit deze lokale kwaliteiten.

### 1.0.2 Het succes van aantrekkelijke steden en de keerzijde

De groei en internationalisering van Amsterdam past in een wereldwijde beweging, waarbij aantrekkelijke metropolen zich ontwikkelen tot brandpunten van de kenniseconomie. De afgelopen decennia groeide de economie van kennisintensieve steden zoals Amsterdam daardoor hard. Amsterdam is aantrekkelijk als ontmoetingsplek, internationaal verbonden. De clustering van innovatieve en gespecialiseerde bedrijven komt voort uit het feit dat personeel graag werkt in een aantrekkelijke, levendige omgeving waar veel passende banen zijn. Omgekeerd trekken bedrijven in de verbonden wereldeconomie naar de plekken waar het beste personeel is. In steden leren mensen van elkaar. De kans dat zich een mogelijkheid voordoet om te leren van anderen is nu eenmaal groter op plekken waar veel verschillende mensen samen werken en wonen. Hoe groter en gevarieerder de steden, hoe sterker de leereffecten, innovatie en welvaartsgroei zijn.

Globalisering brengt daarbij voor steeds meer mensen materiële welvaart. Maar sinds het einde van de vorige eeuw wordt duidelijk dat het beslag dat we op de planeet leggen tot uitputting van natuurlijke hulpbronnen leidt, en onherstelbare schade aanricht in ecosystemen waarvan we als mensen afhankelijk zijn. Globalisering betekent ook een steeds nauwere verwevenheid van steden, landen en werelddelen, met als gevolg een grotere kwetsbaarheid. Duidelijk wordt hoe belangrijk de kwaliteit van buurten en de kracht van lokale netwerken zijn.

### 1.0.3 Toenemende ongelijkheid

De opkomst van de stedelijke kenniseconomie heeft de afgelopen jaren tienduizenden nieuwe banen gecreëerd in de gemeente Amsterdam. Maar tegelijk is de sociaal-economische ongelijkheid toegenomen en is kansenongelijkheid groter geworden. We constateren dat de Amsterdam en de rest van de regio als het gaat

om economische dynamiek en bevolkingssamenstelling uit elkaar groeien. Terwijl in Amsterdam en Haarlemmermeer het aantal banen explosief groeide, bleven andere delen van de metropoolregio achter. Verschillen tussen buurten binnen Amsterdam namen toe en de steeds hogere huizenprijzen maakten het voor lagere en middeninkomens bijna onmogelijk om hier een plek te bemachtigen. Daarnaast neemt de bereikbaarheid van werk voor velen af en de reisafstand toe, terwijl investeringen in vooral openbaar vervoer achterblijven bij de groei van inwoners en banen.

### 1.0.4 Druk op Amsterdam

De toename van bevolking, arbeidsplaatsen en bezoekers in Amsterdam verliep sinds 2010 veel sneller en was groter dan voorzien. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011 was de voorspelling dat Amsterdam in 2040 860.000 inwoners zou tellen. Dat aantal is in 2019 bereikt. Het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers is zelfs nog sneller gegroeid dan het aantal inwoners, terwijl die groei in 2011 helemaal niet voorzien werd. Tegelijk moeten we constateren dat de meeste van de grote investeringen in openbare ruimte, groen, stedelijke voorzieningen en infrastructuur, die bij de structuurvisieambitie hoorden, niet zijn gedaan. Dat betekent dat de groei van inwoners, werknemers en bezoekers grotendeels opgevangen is door dezelfde voorzieningen en infrastructuur als tien jaar geleden. De druk op Amsterdam liep hierdoor merkbaar op.

De groei heeft een grote impact op de inwoners en de leefkwaliteit. De ruimte wordt steeds schaarser. Dit heeft snelle prijsstijgingen van woningen als gevolg gehad. Kwetsbare groepen Amsterdammers profiteren lang niet altijd mee van het succes. Het toegenomen aantal bezoekers heeft zeer negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in sommige delen van het centrum. Dit alles heeft consequenties voor de open en tolerante houding van Amsterdammers en hoe zij Amsterdam beleven.

De oplopende druk op de schaarse ruimte valt samen met nieuwe en urgente opgaven. Voorbeelden zijn de toenemende sociaal-economische en ideologische verschillen in de samenleving, de snelle technologische ontwikkeling en de vergrijzing. Allemaal hebben ze impact op de leefomgeving. De meest fundamentele nieuwe opgave vloeit echter voort uit de verandering van het klimaat en de noodzaak lokaal invulling te geven aan de energietransitie en de circulaire economie.

## 1.1 Amsterdam in het antropoceen

De invloed van de mens op de planeet is vergelijkbaar met een geologische kracht. Volgens de Nederlandse Nobelprijswinnaar Paul Crutzen leven we daarom niet langer in het Holoceen, maar in het tijdperk gekenmerkt door de mens: het Antropoceen. De mens veroorzaakt meetbare overschrijdingen van wetenschappelijk vastgestelde planetaire grenzen, de voorwaarden die de planeet stelt aan veilig kunnen leven door mens en dier. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 streeft naar een groei binnen deze grenzen.

Vooral klimaatverandering heeft fundamentele en kostbare gevolgen. De gemeente Amsterdam ligt op een kwetsbare plek. Zeespiegelstijging, droogte, extreme neerslag en een dalende bodem bedreigen op langere termijn de bewoonbaarheid van heel laag Nederland. Sinds 2020 heeft Nederland te maken gehad met stijgende temperaturen en vaker voorkomende en intensere hittegolven, een toename van droogte en verzilting die ecosystemen en landbouw bedreigt, en zware regenval die tot risicovolle situaties leidde. Het KNMI verwacht tot 2100 nattere winters, vaker extreme regenval, en zomers die droger en (tropisch) heter worden met meer piekbuien. Deze ervaring en verwachting zetten de gemeente ertoe aan te investeren in een klimaatbestendige zero-emissiegemeente. Er is terecht reden tot grote zorg. De doelstelling om de opwarming van de aarde tot 1,5 graden Celsius te beperken is nagenoeg buiten beeld. Het Intergouvernementeel Panel voor Klimaatverandering (IPCC) verwacht met de huidige koers een jaargemiddelde van 2 graden warmer tegen 2040, wat nog ruim binnen de horizon van deze omgevingsvisie ligt.

Een toekomstbestendig Amsterdam overschrijdt de draagkracht van de planeet niet. Feit is dat we op dit moment al ver boven onze stand leven. Alleen al het aanpassen van het bestaande stedelijk gebied aan klimaatdoelen en extremer weer stelt ons voor enorme opgaven en kosten. Op termijn is een omschakeling op een

grotendeels circulaire samenleving noodzakelijk. Dit heeft grote gevolgen voor de leefomgeving en de wijze waarop de gemeente zich ontwikkelt. In een circulaire gemeente hebben bepaalde bedrijven voldoende hoge milieuzwaarte nodig voor circulaire activiteiten en een aansluiting op infrastructuurnetwerken voor aanvoer, retourstromen en afvoer. Een circulaire economie heeft baat bij beschikbaarheid van aan water gelegen bedrijventerreinen die transport over water faciliteren. Diverse circulaire activiteiten gaan gepaard met transport van grote en zware materialen en goederen. Denk aan afvalverwerkende bedrijven, reparatie en revisie van grote apparaten, recycling en circulaire bouwactiviteiten. Dat betekent dat mengen van deze activiteiten met wonen en werken niet vanzelfsprekend is en dat we zuinig dienen om te springen met de hoge milieuruimte (aan het water) die er nog is.

## 1.2 Metropoolvorming

De ontwikkeling van onze gemeente is meer dan ooit verbonden met die van de rest van de regio en heel West-Nederland. Amsterdam bleek de afgelopen jaren een belangrijke trekker voor mensen, instellingen en bedrijven uit het buitenland. Amsterdam is sterk in de sectoren cultuur, creatieve industrie en media, fintech, ICT en lifesciences. Veel Nederlandse bedrijven groeiden in onze gemeente uit tot wereldspelers. Als gezegd houdt de Amsterdamse bevolkingsgroei de toename van de werkgelegenheid niet bij. Werknemers van Amsterdamse bedrijven wonen dan ook in de hele metropoolregio en ver daarbuiten. Ook Amsterdammers en nieuwkomers op zoek naar een groter of betaalbaar huis zoeken hun heil vaak buiten de gemeente. De druk op de schaarse ruimte in de gemeente en de stijgende prijzen leiden daarnaast tot een verdringing van bedrijven en functies die (milieu)ruimte nodig hebben. Distributie en opslag, industrie en grondstoffenverwerking, duurzame energieopwekking, datacenters en groothandels zijn onmisbaar. Ze zijn echter steeds vaker aangewezen op een plek buiten de gemeente.

De concentratie van werkgelegenheid en publieksvoorzieningen en gelijktijdige spreiding van inwoners en stadsverzorgende functies, betekent dat Amsterdam en de andere delen van de metropoolregio meer van elkaar afhankelijk worden. Deze integratie van de kerngemeente met de omliggende gemeenten is kenmerkend voor groeiende metropolen.

Het landschap heeft niet direct van de groei geprofiteerd, hoewel de waarde ervan buiten kijf staat. Voor de leefkwaliteit, maar ook voor biodiversiteit en voor opgaven als het bufferen van water, de productie van gezond en duurzaam voedsel en schoon drinkwater. Desondanks is het lastig gebleken uithollende processen als bodemdaling, afname van biodiversiteit en versnippering te stoppen.

### 1.2.1 Gezamenlijke opgaven

Binnen de metropoolregio wordt de band met onze buren in de agglomeratie Amsterdam sterker. Zij hebben de afgelopen jaren duizenden woningen gebouwd, grotendeels voor de Amsterdamse vraag. Verscheidene grote projecten staan nog op stapel. Vaak liggen ze dicht tegen onze gemeentegrens aan. Ruimtelijk raakt het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam, Zaanstad, Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen vervlochten. In de groene scheggen Amstelscheg, Amsterdamse Bos, Diemerscheg en Waterland is de recreatieve druk toegenomen. Het maakt groei, beheer van groen, landschap en water en aanleg van infrastructuur tot een gezamenlijke opgave die vraagt om nauwe samenwerking binnen de agglomeratie.

Tegelijk ontstijgt de invloedssfeer van Amsterdam het schaalniveau van de metropool-regio. Een toenemend aantal van de Amsterdamse banen wordt ingevuld door inwoners van grote en middelgrote gemeenten op afstand, zoals Rotterdam, Zwolle en Den Bosch. Ook de relatie met andere Europese metropolen is sterker geworden. Dat vraagt weer om samenwerking met het Rijk en de provincies. Lokale, regionale en (inter)nationale belangen vallen niet altijd vanzelfsprekend samen. Zo zijn snelle verbindingen tussen de centra van de grote steden belangrijker geworden. Maar snelle intercity's en internationale treinen concurreren op het spoor met lokale en regionale treinen. De inzet op autoluw en meer kwaliteit in de openbare ruimte staat op gespannen voet met de bereikbaarheid van Amsterdam vanuit andere delen van de regio, waar de auto nog altijd het belangrijkste vervoermiddel is.

Samen maken we de gemeente, de regio en het land. Niet alleen binnen de metropoolregio en niet alleen binnen de Randstad. De Amsterdamse economie profiteert bijvoorbeeld van de link met het hightech-cluster rond Eindhoven, met universiteitssteden als Wageningen, Enschede en Groningen en hun specialistische onderzoeksinstituten en startende ondernemingen. De sterke afhankelijkheid, zoals die tussen Amsterdam en de rest van de metropoolregio en enkele grotere gemeenten bestaat, is in de verhouding tussen de hoofdstad en andere delen van Nederland minder evident. Voor sommige regio's lijkt Amsterdam eerder een magneet die talentvolle mensen wegtrekt en bovendien weinig gevoelig is voor wat er elders in het land speelt en wat er gedacht wordt. Toch horen Amsterdam en Nederland bij elkaar. We hebben elkaar nodig. Denk alleen al aan innovatie, energie, voedsel, de doorvoer van goederen, recreatie, natuur, waterveiligheid en defensie.

## 1.3 Mensen maken de metropool

Vaak kijken we naar steden als een verzameling van gebouwen en infrastructuur. Maar een stad bestaat allereerst uit mensen. De inwoners uiteraard, maar ook mensen die er dagelijks komen om te werken, te studeren of wekelijks om te winkelen of uit te gaan. Mensen die er eenmalig en kortstondig op bezoek zijn. Voor al deze mensen is de stad onmisbaar als plek om sociaal en persoonlijk te groeien, om je economisch te ontplooien, om te ontspannen en je te laten inspireren. Iedereen in de stad is onderdeel van een groter netwerk van mensen. Soms heel lokaal in een woongebouw, een straat of buurt. Soms juist internationaal, in een bedrijf, een kennisinstituut of als lid van een over verschillende landen uitgewaaierde familie. Soms langdurig, soms kort. Het is deze veelheid aan netwerken, de uitwisseling die er tussen mensen plaatsvindt, die de essentie vormt van een stad. Een robuust vitale stad is rijk aan netwerken van verschillende aard, die bovendien op verschillende schaalniveaus functioneren. Zo'n stad biedt de meeste kansen op ontwikkeling aan mensen en is bovendien als bron van innovatie en inspiratie onmisbaar in de hedendaagse economie.

### 1.3.1 Continuïteit en vernieuwing

Amsterdam is als internationaal georiënteerde gemeente bij uitstek een plek waar veel netwerken samenkomen. Dat was vroeger zo dankzij de haven en de goede verbindingen met de rest van ons land en het heeft dankzij het internetknooppunt AMS-IX in de Watergraafsmeer een nieuwe invulling gekregen. Amsterdam is wereldwijd verbonden en is steeds meer onderdeel geworden van bewegingen die de hele planeet omspannen. Tegelijk is het op het lokale niveau, dat van de buurt en de straat, van de sportvereniging, de buurtschool of de koffiebar, waar Amsterdam zichzelf is. Hier dragen mensen de cultuur die de gemeente Amsterdam een unieke en aantrekkelijke plek maakt: vrijzinnig, activistisch en open naar de wereld.

Amsterdam blijft zichzelf terwijl de gemeente steeds verandert. Er is continuïteit in vernieuwing, waarbij nieuwe mensen en ideeën, leefstijlen en culturen hun invloed hebben op de stad, maar de grondtoon van de gemeente toch altijd herkenbaar is. Veel mensen zijn hier slechts voor korte tijd. Als bezoeker, als student of als tijdelijke werknemer. Die vluchtigheid hoort bij Amsterdam. Maar een vruchtbare relatie tussen jezelf blijven en tegelijk openstaan voor wat van buiten komt, vraagt om balans. Een goede verhouding tussen onderdeel zijn van mondiale bewegingen van mensen, ideeën, informatie en goederen en tegelijk mensen de kans geven lokaal te wortelen.

### 1.3.2 Het belang van de directe leefomgeving

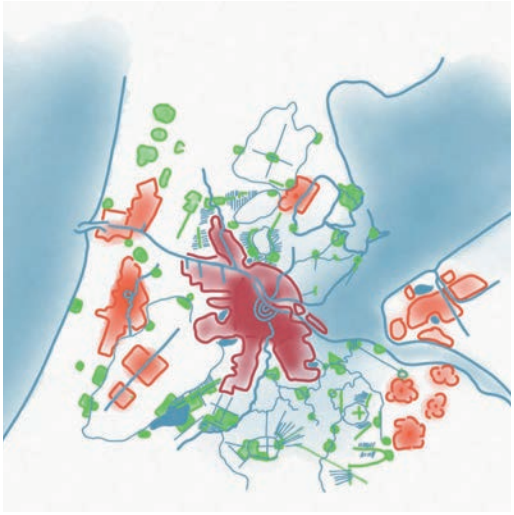
In Amsterdam is een tegenstelling ontstaan tussen het centrum binnen de A10 ten zuiden van het IJ, en de stadsdelen en stadsgebied Weesp daarbuiten. In de binnenstad is de druk van het toerisme op veel plekken zodanig dat inwoners zich niet meer thuis voelen en Amsterdammers er niet meer komen, elders binnen de ring herkennen mensen hun buurt soms niet meer door de komst van zoveel nieuwe bewoners en voorzieningen. Er klinkt hier een steeds luidere roep om meer balans. In andere delen van de gemeente leidt een bijna omgekeerde situatie evenzeer tot vervreemding. In sommige delen van Nieuw-West, Zuidoost en Noord is de leefbaarheid onder druk komen te staan. Hier dreigt het draagvlak voor de buurteconomie en voorzieningen

weg te vallen. De bevolkingssamenstelling is er eenzijdig. Isolatie en gebrek aan gevarieerd straatleven kan deze buurten sociaal onveilig maken. Bewoners zijn te vaak op andere buurten aangewezen voor hun voorzieningen. Hier vragen bewoners juist om meer dynamiek en meer reuring. Maar wat de opgave ook is, in de hele gemeente is de wens hoorbaar om beter betrokken te worden en is er een vraag naar meer ruimte voor eigen initiatief.

Belangrijk is dat we ruimte blijven geven aan Amsterdammers om zich te ontplooien. Mensen trekken naar Amsterdam om onderdeel te zijn van het stedelijk leven. Om mensen te ontmoeten, voor werk, om kennis en ervaring uit te wisselen en om zich te laten inspireren door de energie en cultuur van Amsterdam. Tegelijk moet het een veilige plek zijn om te leven, zeker ook voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen en mensen met een beperking. Voor hen zijn lokale netwerken en voorzieningen belangrijk om mee te kunnen doen. Alleen dan is Amsterdam ook een menselijke metropool.



Amsterdam is op Europese schaal onderdeel van een netwerk van economisch succesvolle steden.



Op regionale schaal is sprake van een sterke functionele integratie tussen Amsterdam en de regio. Dat noemen we metropoolvorming. Het vraagt om een gezamenlijke inzet op woningbouw, werkgelegenheid, openbaar vervoer, energie en groen.



Amsterdam en de buurgemeenten vormen een handvormige agglomeratie. De bebouwde ‘lobben’ steken als vingers aan een hand het omringende landschap in. Dat landschap dringt via groene wiggen, de ‘scheggen’, juist diep door in de stad. De agglomeratie bestaat uit stadsdelen en gemeenten met een duidelijke eigen identiteit. Ze zijn onderling verbonden met openbaarvervoerlijnen en een netwerk van straten en groene routes.

### 1.3.3 Veiligheid en ondermijning

De criminaliteitsproblemen in Amsterdam zijn groot. De afgelopen jaren is Amsterdam meermaals opgeschrikt door het geweld dat hiermee gepaard gaat. Er is geen gemakkelijke oplossing voor deze problematiek. Criminaliteit zal in een grote liberale en internationaal open stad nooit helemaal verdwijnen. Maar de overheid moet zich stevig weren tegen het ondermijnende effect van criminaliteit. Daarbij is een bewustzijn van de voedingsbodem voor criminaliteit belangrijk en hoe je die op termijn kunt wegnemen. Wijken met een sterke concentratie van kwetsbare groepen en weinig perspectief zijn zo'n voedingsbodem. Kansenongelijkheid en segregatie versterken die voedingsbodem. Dat vraagt blijvende aandacht voor vitale en gemengde wijken, waar voor jongeren de kans krijgen zich te ontwikkelen en mee te doen.

## 1.4 Naar een onzekere toekomst

Nog meer dan tijdens de economische crisis van 2008 maakte corona duidelijk hoe kwetsbaar Amsterdam is voor internationale ontwikkelingen. Verhoudingsgewijs is een groot deel van de Amsterdamse economie conjunctuurgevoelig. Tegelijkertijd is er geen reden om aan te nemen dat structurele trends ombuigen. Onze economie wordt nog altijd kennisintensiever, de ondersteunende dienstverlening groeit tegelijk snel. Steden blijven daardoor mensen trekken. Ook verwachten we dat het internationaal toerisme zich zal blijven ontwikkelen, gezien de aanhoudende welvaartsgroei in Azië. Dat betekent dat we rekening moeten houden met groei van onze gemeente. Tegelijk worden de opgaven ten aanzien van klimaat en energie met het jaar groter. En we moeten alert zijn op technologische ontwikkeling en digitalisering en de effecten daarvan op economie en samenleving.

### 1.4.1 Meer diversiteit en grotere verschillen

De afgelopen vijftien jaar versnelde de groei van Amsterdam. De trek van inwoners vanuit de gemeente naar buiten was dan ook geen bewijs van een afnemende aantrekkelijkheid van Amsterdam. De meeste van hen bleven ook in de metropoolregio. De stroom naar buiten werd juist veroorzaakt door de nog grotere instroom naar Amsterdam. Dit betrof hoofdzakelijk buitenlandse migratie van relatief jonge mensen. Achter de bevolkingsgroei van Amsterdam in 2019 met bijna 10.000 inwoners gaat een veel grotere dynamiek schuil. 50.000 mensen kwamen in 2019 vanuit het buitenland naar onze gemeente, 35.000 trokken er over de grens. 24.000 mensen vestigden zich vanuit de rest van ons land, 42.000 vertrokken er naar andere Nederlandse gemeenten. Er werden ruim 10.000 kinderen geboren en er waren ruim 5000 sterfgevallen. Het netto-effect van deze dynamiek is een snelgroeiende gemeente met een steeds diversere en internationale bevolking.

De ongekend grote banengroei die Amsterdam de afgelopen jaren meemaakte, komt voor bijna de helft op het conto van de kennisintensieve dienstverlening. In de techsector groeiden enkele bedrijven in rap tempo uit tot wereldspelers. Voor Amsterdam betekent dit dat er naast de financiële sector en media en reclame een nieuwe stevige pijler onder de economie is ontstaan. Een volgende groeisector dient zich intussen aan in de vorm van lifesciences & health. Met de ontwikkelingen van diverse innovatiedistricten en investeringen van het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid bouwen we daarvoor aan een sterk ecosysteem. Parallel aan de kennisintensieve dienstverlening maakte de aanvullende dienstverlening een snelle groei door. Horeca profiteerde van de toename van het aantal bezoekers, maar ook van de jonge, uithuizige bevolking.

Amsterdam heeft daarmee een stedelijke economie die sterk lijkt op die van andere westerse metropolen. Een internationaal georiënteerde, specialistische dienstensector en een zeer omvangrijke ondersteunende service-economie.

Banen voor het middenkader zijn schaarser geworden, terwijl er nog meer dreigen te verdwijnen door automatisering en outsourcing. Dit economisch profiel wordt weerspiegeld in de veranderde bevolkingssamenstelling. Amsterdam biedt steeds minder plek aan mensen met een middeninkomen. Dat heeft naast woon-voorkeuren ook te maken met de samenstelling van de woningvoorraad, die vooral bestaat uit alleen voor lage inkomens toegankelijke sociale huur (2019: 51%) en voor middeninkomens onbetaalbare, dure huur- en koopwoningen

(2019: 34%). Dit betekent echter dat bijvoorbeeld politieagenten, leraren en zorgverleners, die voor het functioneren van de gemeente onmisbaar zijn, moeilijk een woning kunnen vinden. Het betekent ook dat wooncarrière maken in Amsterdam lastig is.

### 1.4.2 Omgaan met groei

Als Nederland zitten we midden in een demografische transitie, die weer onderdeel is van een beweging van wereldwijde bevolkingsgroei naar wereldwijde bevolkingskrimp. In de tweede helft van deze eeuw zal voor het eerst in de geschiedenis het aantal mensen afnemen. In veel delen van Europa is krimp al een feit en leidt de vergrijzing van de naoorlogse geboortegolf tot hoge maatschappelijke kosten. Groei in Europa is plaatselijk en te danken aan migratie. Mensen en activiteiten concentreren zich in een beperkt aantal stedelijke regio's. Deze steden zouden weleens de demografische en economische kurk kunnen zijn, waarop het continent de komende decennia drijft.

Groei en internationalisering stellen steden voor complexe opgaven. De beweging tot concentratie van werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen in Amsterdam is een gegeven. Maar het tegelijk plek bieden aan zoveel nieuwe inwoners blijkt onmogelijk. We staan als gemeente en regio voor fundamentele keuzes. Accepteren we de ongelijkmatige groei van de werkgelegenheid of zoeken we naar mogelijkheden tot een meer evenwichtige ontwikkeling? Lukt het ons om in de gemeente plek te bieden aan al die nieuwe inwoners of accepteren we dat woningbouw voornamelijk buiten onze gemeentegrenzen zal plaatsvinden? Hoe gaan we om met de inefficiënte benutting van de verkeersinfrastructuur door te eenzijdige zware spitsbelasting, de kwalitatieve achteruitgang van de groene landschappen rondom Amsterdam en Weesp, met de toenemende sociaal-economische verschillen?

### 1.4.3 Transities als opgave

Al deze vragen geven aanleiding om de ruimtelijke ordening van de gemeente en de metropoolregio opnieuw te overdenken. Verdere groei van Amsterdam kunnen we niet langer opvangen met alleen beter benutten. Metropoolvorming vereist een regionale inbedding van een stedelijke visie. Diverse transities brengen geheel nieuwe ruimteclaims en inrichtingseisen met zich mee: klimaatverandering, deelmobiliteit, de circulaire economie, schone energie, gezond en duurzaam voedsel, een vergrijzende bevolking. Deze een plek geven vraagt om een schaalsprong in de ruimtelijke ordening van de gemeente en de regio als geheel.

Zo'n schaalsprong is risicovol, want er horen grote investeringen in infrastructuur, stedelijke voorzieningen en groen bij. Die investeringen doen we voor een lange periode. Eén ding lijkt zeker: de druk op de schaarse ruimte in Amsterdam neemt alleen maar toe. We moeten rekening houden met nieuwe en nog onbekende ruimtevragen, zowel boven- als ondergronds. In afwegingen waar we aan wat ruimte bieden, moeten we altijd ook de andere partijen in de regio en het Rijk betrekken.

Lastig is dat we van diverse nieuwe ruimtevragen op dit moment nog niet precies weten hoe groot ze zullen zijn. De ruimte voor de energietransitie is daarvan een voorbeeld, net als de circulaire economie. Technologische ontwikkelingen zijn een andere onvoorspelbare factor. Wat zal de invloed van autonoom rijden zijn op de mobiliteit? Lichte elektrische vervoermiddelen en elektrische fietsen veranderen nu al de manier waarop mensen door de gemeente en de regio bewegen. In de ruimtelijke ordening en de inrichting van de gemeente is het scheiden en vastleggen van functies lang een uitgangspunt geweest. In de toekomst zullen we juist rekening moeten houden met het onvoorspelbare. Een van de domeinen waar dat bij uitstek geldt, is de openbare ruimte. Maar ook gebouwen zullen eenvoudig aanpasbaar moeten zijn om te voorkomen dat ze snel onbruikbaar worden. Het zal van grote invloed zijn op de manier waarop we buurten, gebouwen, straten en pleinen vormgeven.

## 1.5 Het maken van Amsterdam

Amsterdam is sinds 1995 vooral gebouwd in grote projecten en programma's. Het Oostelijk Havengebied, De Aker, IJburg, Zuidas, de Noordelijke IJ-oever, stedelijke vernieuwing in Zuidoost en Nieuw-West. Een ander groot uitlegproject is Weespersluis, dat sinds de fusie met Weesp ook onderdeel is van de gemeente Amsterdam. In deze projecten en programma's is vormgegeven aan de ontwikkeling van de gemeente. Ruimtelijke ontwikkeling is in deze periode ook een verdienmodel geworden. Met opbrengsten uit projecten als Amstel III en Sloterdijk kon de transformatie van de IJ-oevers betaald worden. Maar ook de Noord/Zuidlijn, nieuwe culturele voorzieningen en tienduizenden betaalbare woningen zijn er mede mee mogelijk gemaakt.

### 1.5.1 Sturen op kwaliteit

Sinds de vorige crisis worden ook beperkingen in de manier waarop we de gemeente ontwikkelen zichtbaar. Vergeleken met twintig jaar geleden bouwen we woningen, kantoren en voorzieningen vooral in kleinere en onderling zeer verschillende projecten. Als er op zoveel verschillende plekken door zoveel verschillende ontwerpers aan de gemeente ontworpen wordt, terwijl per project het aantal bouwers toeneemt, ontstaat er behoefte aan een overkoepelend idee over kwaliteit. Waar vinden we hoogbouw van toegevoegde waarde, welke eisen stellen we aan architectuur, de publieke kwaliteit van gebouwen, de kwaliteit van de woningen, de inrichting van de openbare ruimte? Als tien kleinere projecten gezamenlijk om één grote infrastructuurinvestering vragen, wat is dan de centrale plek waar die investering geagendeerd wordt? Er is behoefte ontstaan om aanvullend op onze huidige manier van projectmatig werken stedelijke samenhang en kwaliteit te borgen. Het is een Amsterdamse traditie dat de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente, de schoonheid van buurten, gebouwen en openbare ruimte uitdrukking geeft aan collectieve waarden. Dat geldt zeker ook voor de ruimtelijke continuïteit van de gemeente en een zekere mate van monumentaliteit. Die collectieve waarden dragen sterk bij aan het gevoel van trots, thuis voelen en erbij horen.

De afgelopen jaren is er in Amsterdam veel sectoraal beleid gemaakt voor de leefomgeving. In visies op groen, openbare ruimte, duurzaamheid, mobiliteit, wonen en werken zijn doelstellingen opgenomen, die in projecten bijeenkomen. Lang niet altijd is de stapeling van eisen en ambities realistisch. De gezamenlijke ruimtevraag van normen voor groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid en sport, in combinatie met de ambities voor wonen, werken en verkeer en vervoer kunnen we niet zomaar accommoderen binnen de gemeente. Ruimtelijk is veel wel op te lossen, maar financieel ontstaan er binnen projecten knelpunten.

### 1.5.2 Financierbaarheid van de gemeente op lange termijn

Problematisch is daarbij dat ontwikkeling in Amsterdam minder hoge opbrengsten genereert dan voorheen. Dat hangt deels samen met de eisen die we als gemeente zelf stellen aan kwaliteit, betaalbaarheid en duurzaamheid. Maar fundamenteler is dat de afgelopen jaren de nadruk bij ontwikkeling op transformatie en verdichting is komen te liggen. Zuidas is gebouwd op braakliggende gemeentegrond rond station Zuid. Iets soortgelijks geldt voor de kantoorgebieden rond Sloterdijk en Bijlmer-ArenA. Dit soort locaties zijn er steeds minder. We zijn nu vooral bezig met het veranderen van werkgebieden met lage dichtheden naar gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Transformatie is een complex, langdurig en kostbaar proces. Het betekent dat het verdienvermogen van deze ontwikkelingen lager is.

Geld uit gebiedsontwikkeling wordt door Amsterdam al decennia gebruikt om de gemeente te beheren en in kwaliteit te investeren. Door de snelle groei, intensiever gebruik en de ingrijpende transities zal het in stand houden van de gemeente alleen maar kostbaarder worden. De vraag is hoe we naar 2050 voldoende waarde kunnen creëren om de kwaliteit van Amsterdam in stand te houden.

### 1.5.3 De urgentie van een nieuwe visie

Bovenstaande ontwikkelingen maken duidelijk dat er nogal wat op Amsterdam afkomt en dat daarmee een

nieuwe visie op de toekomst urgent is. Amsterdam is zich bewust van zijn kwaliteiten en potenties. De uitdaging is om deze bevoorrechte uitgangssituatie in te zetten om de transitie naar een duurzame en rechtvaardige samenleving te versnellen. Lokaal, maar ook nationaal en internationaal. Daarbij is het zaak de kracht en samenhang van de metropoolregio te versterken. Wat voor gemeente willen we zijn in 2050? Waar vinden we in de gemeente en andere delen van de regio de ruimte voor woningen, werkplekken, voorzieningen? Welke investeringen in bereikbaarheid, groen en voorzieningen zijn nodig? Hoe passen we nieuwe ruimtevragen in en beschermen we bestaande kwaliteiten? En welke manier van bouwen aan Amsterdam hoort daarbij?

# 2 Ideeën en zorgen vanuit de samenleving

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie hebben we gesprekken gevoerd met verschillende groepen in de gemeente: bewoners, ondernemers, jong en oud, geboren Amsterdammers en nieuwe Amsterdammers. In de zeven stadsdelen van Amsterdam hebben zeven verhalenvangers korte verhalen verzameld over wat mensen in de toekomst nodig hebben.

Na de fusie van Weesp met Amsterdam is Weesp in 2025 onderdeel gemaakt van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Weesp had tot 2025 haar eigen omgevingsvisie, eveneens opgebouwd met ideeën uit de samenleving. Het verhaal van Weesp is zorgvuldig onderdeel gemaakt van het verhaal voor de gemeente Amsterdam.

De opbrengsten van alle gesprekken en het harmoniseren van de Omgevingsvisie Weesp 2050 met die van Amsterdam vinden hun weerslag in de delen WAAR, WAT en HOE. Soms zijn ze concreet te herkennen en soms zijn ze abstracter verwoord, vanwege de schaal van de omgevingsvisie. Dit zijn de belangrijkste thema's vanuit de lokale samenleving.

## 2.1 Zet bestaande gemeenschappen centraal

Zet in op de kracht van de diversiteit en bied plek aan de verschillende culturen. Lokale gemeenschappen geven de gemeente haar identiteit. Zorg dat er volop plekken zijn, zowel in de openbare ruimte als in de gebouwde ruimte, waar verschillende groepen in de gemeente zich thuis kunnen voelen.

## 2.2 Duurzaamheid

Bouw aan een duurzame woningvoorraad en zorg voor een klimaatbestendige, groene gemeente. Bied ruimte aan stadslandbouw, dit draagt zowel bij aan lokale voedselketens als aan een gezondere gemeente (meer groen en sociale functies).

## 2.3 Toegankelijkheid en betaalbaarheid

Zorg voor voldoende betaalbare woningen voor bestaande en nieuwe bewoners. Geef bewoners de mogelijkheid binnen hun buurt een nieuwe woning te vinden, en bied betaalbare ruimte voor lokale ondernemers, kantoren, voorzieningen, maakindustrie. Investeer opbrengsten van nieuwe ontwikkelingen in de aangrenzende buurt.

## 2.4 Zet in op verbinding

Investeer in sociale en fysieke verbinding. Verbind buurten beter met elkaar door middel van openbaar vervoer, levendige stadsstraten en aantrekkelijke groengebieden, en maak veilige en aantrekkelijke fietspaden. Ook om de sociaal-economische afstand tussen gebieden binnen en buiten de ring te overbruggen. Investeer in ruimte voor ontmoeting en sociale verbinding en verbind oude en nieuwe bewoners door te mengen, zowel

woningen als voorzieningen.

## 2.5 Zeggenschap en eigenaarschap

Geef burgers en ondernemers de ruimte om mede te kunnen bepalen wat er in hun omgeving gebeurt, ondersteuning van stadmakers en initiatieven, ruimte en aandacht voor alternatieve vormen van gebieds- en woningbouwontwikkeling zoals commons. Amsterdam zit vol experts: bewoners, ervaringsdeskundigen, activisten, kenniscentra en anderen.

## 2.6 Geef ruimte aan ontmoetingsplekken

De gemeente heeft ruimtes nodig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar ze rust kunnen vinden en zich kunnen ontwikkelen. Van culturele centra tot veilige plekken voor jongeren die nergens terechtkunnen. En zorg dat deze plekken een stabiel onderkomen en structurele financiering hebben, zodat ze kunnen wortelschieten. Dit draagt bij aan een sociale gemeente waar ervaringen tussen bewoners uitgewisseld kunnen worden en waarin mensen makkelijker terechtkunnen voor hulp op moeilijke momenten.

# 3 Amsterdam naar 2050

## 3.1 Groeiende metropool in transitie

In dit hoofdstuk beschrijven we de grote opgaven, waarvoor in het volgende hoofdstuk de ruimtelijke oplossingen uiteengezet worden. Amsterdam is de kerngemeente van een snelgroeiende metropool in transitie. Zowel de snelle groei als de transities zijn een gegeven. Het zijn uitdagingen, maar ze bieden tegelijk grote kansen. Kansen om voort te bouwen op het Amsterdamse karakter van een open, diverse en internationale samenleving. Kansen om te werken aan een menselijke metropool: inclusiever, duurzamer, leefbaarder, vitaler, gezonder en compacter. Een gemeente die niet uit los zand bestaat, maar waar cohesie tussen mensen en buurten vanzelfsprekend is. Amsterdam wil richting geven aan groei, transities versnellen en ruimte bieden aan initiatieven uit de samenleving. Daarvoor is een stevige gezamenlijke inzet nodig met de samenleving en de markt. Want het succes van Amsterdam is geen gegeven.

### 3.1.1 Trends zetten door

De groei van Amsterdam, transities rond energie, mobiliteit, voedsel en economie, en ontwikkeling van technologie en in de samenleving werken op elkaar in. Het wordt steeds duidelijker wat de richting daarbij zal zijn. Concentratie van mensen en werk in steden zet voorlopig door, terwijl Amsterdam ook vergrijst. We zetten onze inzet voort richting een CO2-vrije energievoorziening, een openbare ruimte waar ruim baan gegeven wordt aan groen, lopen en fietsen, meer delen en minder bezit, een circulaire economie en kringlooplandbouw. Tegelijk wordt de samenleving zelfbewuster, kritischer en internationaler.

### 3.1.2 Noodzaak tot sturing

De wijze waarop groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers in de gemeente en in de regio als geheel neerslaan vraagt om sturing. Hetzelfde geldt voor de manier waarop we vormgeven aan transities. Zonder sturing dreigt enerzijds voortgaande extreme concentratie en oplopende druk in en rond het Amsterdamse centrum, en anderzijds een verder dichtslibben van de wijdere regio, met verstedelijking in kwetsbare landschappen en overbelaste infrastructuur. Het versnellen van transities maakt keuzes noodzakelijk. Waar vinden we de benodigde ruimte, waaraan geven we voorrang, wetende dat ruimte in de gemeente en de rest van

de regio een steeds schaarser goed is?

### 3.1.3 Amsterdam als proeftuin voor vernieuwing

Amsterdam is door de eeuwen heen een plek geweest waar veel verschillende mensen uit de hele wereld naartoe trokken. Het is vanouds een gemeente die mogelijkheden tot innovatie biedt. Nog altijd is Amsterdam een 'early adopter', een plek waar innovaties als eerste landen. De wereld vraagt om oplossingen voor verstedelijking, gezondheid, klimaatverandering, hoe we met grondstoffen en afval omgaan en democratische vernieuwing. Amsterdam wil zijn kernkwaliteiten - vrijzinnig, activistisch en zorgzaam - gebruiken om bij te dragen aan het oplossen van deze vraagstukken. Het zal de plek zijn waar we nieuwe oplossingen uitproberen en verbeteren, waarna we ze kunnen delen met andere steden over de hele wereld. Zo dragen we bij aan het aanpakken van de uitdagingen waar de wereld voor staat.

### 3.1.4 Samen voortbouwen op ervaring

In de gemeente en in de regio als geheel worden al belangrijke stappen gezet in het sturing geven aan de groei en aan het versnellen van transities. Ervaring die we in projecten en gebieden hebben opgedaan, vormen dan ook belangrijke input voor deze omgevingsvisie. Of het nu gaat om het versnellen en op peil houden van de woningbouw en experimenten met nieuwe ontwikkelvormen, het behoud van ruimte voor productieve bedrijvigheid, hoe we omgaan met nieuwe vervoermiddelen, het boven- en ondergronds inpassen van bedrijvigheid, nutsvoorzieningen in nieuwe en bestaande buurten, het klimaatbestendig en beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte of hoe we samenwerken, tussen theorie en praktijk moet een vruchtbare uitwisseling bestaan. Voor de onderstaande opgaven wil Amsterdam met deze omgevingsvisie stevig richting aangeven en tegelijk ruimte creëren om nieuwe wegen te verkennen. De opgaven hangen samen met samenwerkingstrajecten in de MRA en zijn soms een uitwerking van nationale opgaven.

### 3.1.5 Regionaal perspectief

We plaatsen deze Amsterdamse toekomstvisie nadrukkelijk in een nationaal en regionaal perspectief. Zonder koerswijziging in het ruimtelijk beleid zullen de verschillen in de regio alleen maar groter worden en worden er kansen gemist. Om de regionale ontwikkeling meer in evenwicht te brengen is samenwerking nodig met onze regiopartners en het Rijk bij economie, wonen, mobiliteit, duurzaamheid en landschap. De Amsterdamse boodschap is dat we ruimtelijk heel veel kunnen, maar dat we financieel, organisatorisch en in wet- en regelgeving samen moeten optrekken. De omgevingsvisie moet een kader bieden voor integrale afwegingen op het niveau van de gemeente als geheel, in de context van de ontwikkeling van de metropoolregio als demografische en economische motor van ons land. De uitdaging daarbij is om ervoor te zorgen dat de hele gemeente en de rest van de regio erop vooruitgaan.

## 3.2 Grote opgaven

Amsterdam staat voor grote ruimtelijke opgaven, die raken aan woningbouw, economie, duurzaamheid, verkeer en vervoer, groen en leefbaarheid en democratisering.

### 3.2.1 Balans in de woningmarkt

De overspannen woningmarkt en de segregatie bedreigen de kansengelijkheid en uiteindelijk ook het succes van de gemeente. Tegelijkertijd is die overspannen woningmarkt deels ook een gevolg van het succes van Amsterdam. De gemeente en de regio blijven groeien, vooral vanwege de grote aantrekkingskracht van onze diverse bevolking op bedrijven en de kansen op ontwikkeling die Amsterdam aan mensen biedt. In MRA-verband hebben we afspraken gemaakt over hoe we in de verwachte woningbehoefte voorzien. Amsterdam

heeft daarbij de ambitie om ongeveer de helft van de regionale woningvraag voor zijn rekening te nemen. In de periode tot 2050 willen we in de gemeente ruimte bieden voor ongeveer 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers. Oftewel een groeitempo van ongeveer 5.000 woningen per jaar. Dat is inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur.

Amsterdam heeft er ruim 750 jaar over gedaan om de huidige ca. 450.000 woningen en alles wat daarbij hoort te bouwen. Een groei van 30% in slechts dertig jaar tijd is dan ook ambitieus. We willen een compleet Amsterdam bouwen met leefbare en aantrekkelijke buurten. Een groeitempo van 5.000 per jaar stelt ons in staat de infrastructuur, groen en openbare ruimte mee te laten groeien. Het is als ambitie ook organisatorisch en, rekening houdend met crises, langjarig haalbaar.

Belangrijker nog dan het bouwtempo is de noodzaak de woningmarkt meer in balans te krijgen, zodat Amsterdam toegankelijk blijft voor lagere inkomens, middengroep en gezinnen. Het vraagt om een stevige volkshuisvestelijke inzet, ook in de regio. Bijvoorbeeld door het beschermen van bestaande betaalbare woningen en doorstroming in de bestaande voorraad. Daarnaast zullen we woningen moeten bouwen in alle segmenten. Daarbij is de behoefte aan blijvend betaalbare woningen (sociale en middeldure huur) verreweg het grootst. Vanwege de vergrijzing is er speciale aandacht voor levensloopbestendige woningen en huisvesting van ouderen. We streven naar gemengde wijken voor mensen uit verschillende inkomensgroepen. We willen voorkomen dat wijken of regiokernen achteropraken. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan het verbeteren van bestaande buurten en de leefbaarheid en ontwikkelingskansen. Belangrijk daarbij zijn ook de verduurzaming en verbetering van de bestaande voorraad en versterken van het draagvlak voor voorzieningen.

### 3.2.2 Economische diversiteit als kracht

Net als veel andere grote gemeenten heeft Amsterdam zich de afgelopen twintig jaar door de opkomst en groei van de kenniseconomie economisch sterk ontwikkeld. De economische dynamiek in steden leidt tot een snelle groei van het inwonertal en een toenemende woon-werk-pendel. Ook de komende decennia zal Amsterdam de rol als economische motor en belangrijk werkgebied voor inwoners van de hele metro-poolregio blijven vervullen. Tegelijk zoeken we naar nieuwe vestigingsmilieus in de hele regio om te werken aan een economisch sterke en inclusieve MRA.

Amsterdam zet niet alleen in op de kracht van de kenniseconomie, maar streeft naar een gevarieerde en diverse economie, die weerbaar en adaptief kan reageren op snelle economische veranderingen. Een toekomstbestendige economie, die kan omgaan met belangrijke maatschappelijke transities en die verschillende groepen – kenniswerkers, dienstverleners en vakgeschoolden – laat meeprofiteren van economische groei in de gemeente.

Amsterdam blijft aantrekkelijk voor bedrijven. We houden rekening met een groei van zeker 200.000 arbeidsplaatsen tot 2050. Dit is ongeveer de helft van de verwachte werkgelegenheidsgroei in de Metropoolregio Amsterdam tot 2050. Met deze omgevingsvisie wil Amsterdam de economische ontwikkeling van de hele MRA versterken door meer banengroei te stimuleren in de regio. Deze regionale werkgelegenheid zal niet alleen terechtkomen op bedrijventerreinen, maar ook in regionale stedelijke centra. Hier ontstaan door verdichting kansen voor meer werken en voorzieningen. Deelregio's in de metropoolregio worden zo economisch en sociaal vitaler. Regionale economische groei gaat niet om spreiden, maar om het versterken van de regionale kracht. We bouwen met de regiokernen aan onderscheidende economische profielen en benutten tegelijk de verstedelijkingskansen op openbaarvervoerknooppunten.

Economische diversiteit wordt versterkt door een variëteit aan vestigingsmilieus in Amsterdam. We willen tegemoetkomen aan de vraag naar hoogstedelijke werkmilieus voor start-ups, scale-ups en internationale topbedrijven en -instellingen. Hier kunnen ook bijzondere voorzieningen een plek krijgen, die afhankelijk zijn van de omvang, diversiteit en grootstedelijke condities in Amsterdam. Nieuwe en bestaande innovatiedistricten zijn nodig om plek te bieden aan uitwisseling tussen bedrijven en onderwijs, die belangrijk is voor de kenniseconomie en innovatiekracht. In gemengde stadsbuurten staan lokaal ondernemerschap en stadsverzorgende bedrijvigheid centraal. Vooral kleinschalige bedrijven hebben de stad nodig als vestigingslocatie om economisch

te overleven. Doordat veel bedrijventerreinen de komende jaren transformeren tot woon-werkwijk – en er een tekort ontstaat van ongeveer 150 ha bedrijventerrein – wordt integratie van bedrijvigheid in gebiedsontwikkeling de komende decennia een belangrijke opgave, zodat ook in de toekomst Amsterdam economische kansen biedt voor iedereen. Ruimte voor maakindustrie zoeken we zowel in productieve buurten, waar ook gewoond wordt, als op bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen zullen wel net als de rest van Amsterdam moeten verdichten.

### 3.2.3 Ruimte voor duurzaamheid

Amsterdam zet vol in op de transitie naar schone energie, klimaatbestendigheid en een circulaire economie. Dit zal binnen en buiten de gemeente ruimtelijke impact hebben. Klimaatadaptatie vraagt om plek voor waterberging en -afvoer, en verkoeling.

Energieopwekking krijgt deels een plek in het landschap en op daken in bestaande buurten. Schone energie vraagt om nieuwe infrastructuur. Die moet in bestaande en nieuwe buurten en in de ondergrond ingepast worden. Voor warmtenetten en uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk hebben we de ruimtevraag goed in beeld. Verder is het vooral een zaak van het reserveren van voldoende ruimte, zonder dat dit wordt afgewenteld op bijvoorbeeld groen en water. Dat geldt vooral voor de circulaire economie, waarin de haven draaischijf wordt.

Voor de deels nog onbekende ruimtevraag voor energie en circulariteit reserveren we voldoende hoge milieuruimte in het havengebied buiten de A10. Amsterdam kan zich onderscheiden op energie en circulariteit, bijvoorbeeld in sectoren zoals hoogwaardige recycling, waterstof, biochemie en (retour-)logistiek.

Duurzaam zijn betekent ook dat we ons voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering. De zeespiegel stijgt en het weer wordt onvoorspelbaarder en extremer. Amsterdam ligt op een kwetsbare plek, met een slappe bodem en hoge kosten voor het in stand houden van wat we hebben. Denk alleen al aan de kades en bruggen. Dit brengt extra grote uitdagingen met zich mee bij het tegengaan van wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte. Dat heeft ook gevolgen voor hoe we met het landschap omgaan. We willen bodemdaling en verzilting tegengaan en zullen ons waterbeheer en de landbouw hierop moeten aanpassen.

### 3.2.4 Mobiliteitstransitie en regionale bereikbaarheid

De groei van Amsterdam, en het intensiever gebruik van de schaarse ruimte dat daarbij hoort, vraagt om een mobiliteitstransitie. Zonder die mobiliteitstransitie dreigt een verkeersinfarct en een verslechtering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Amsterdam. We zullen in de openbare ruimte ruim baan moeten geven aan ruimte-efficiënte, duurzame, schone vervoervormen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Om deze meer dan nu aantrekkelijke alternatieven voor de auto te maken, zijn grote investeringen nodig. Deze vallen grotendeels samen met een zeer urgente schaalsprong in het regionale en nationale openbaar vervoer. Het ruimtelijk organiseren van meer nabijheid door Amsterdam te verdichten hoort daar ook bij.

Hoewel we een meer evenwichtige verdeling van economische groei in de MRA voorstaan, zullen verschillen blijven bestaan. Het goed verbinden van de noord- en oostzijde van de regio met de economische kerngebieden in en ten zuiden van het Amsterdamse centrum vraagt om grote investeringen. Ook zullen pendelbewegingen tussen de MRA en de rest van ons land blijven groeien. Voor internationale verbindingen wordt de trein belangrijker. Schiphol is voor het economische functioneren van Amsterdam en de MRA onmisbaar. Wel zoeken we naar een nieuwe invulling van de hubfunctie van Schiphol, met meer internationale treinen, minder impact van Schiphol op leefbaarheid en klimaat en meer ontwikkelruimte voor Amsterdam.

### 3.2.5 Leefbaarheid in een verdichtend Amsterdam

Meer Amsterdammers zullen de schaarse ruimte met elkaar delen. En die gedeelde ruimte moet groener en blauwer worden. Om verschillende redenen is er behoefte aan meer en beter groen en blauw in de gemeente.

Groen als ontmoetingsruimte en als ruimte om in te sporten en te bewegen, voor de biodiversiteit en voor een goede omgang met de gevolgen van klimaatverandering. Water heeft veel vergelijkbare functies en werkt verkoelend in tijden van hitte. Dit is ook een van de redenen waarom Amsterdam ruimte wil bieden aan groei: om de waardevolle landschappen te ontzien. Maar het gevolg is wel dat de druk op de groene en blauwe ruimte juist binnen de gemeentegrenzen hoger wordt. Het creëren van nieuwe parken en het vergroten van de kwaliteit en de gebruiksmogelijkheden van bestaande groengebieden voor alle Amsterdammers is daarom een grote opgave. Deze opgave kan gekoppeld worden aan de mobiliteitstransitie, omdat er mede door duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer kansen ontstaan voor een andere inrichting van wegen, straten, pleinen en ruimte op het water. Tegelijkertijd vragen ruige en stille groengebieden als de volkstuinparken om bescherming. Deze hebben een belangrijke ecologische functie en bieden bewoners plek voor rust en ontspanning. Ten slotte ligt er de enorme opgave om de gemeente goed te beheren. Dat gaat deels over onderhoud, maar ook over de zeer kostbare aanpak van kades en bruggen.

### 3.2.6 Actief burgerschap

De groeiopgaven van onze metropool in transitie vragen niet alleen om een actieve overheid, maar ook om actief burgerschap. Bouwen aan de toekomst betekent meer dan ooit dat we het samen moeten doen. Samen met de inwoners van onze gemeente, samen met professionele partners en instituten. Zonder betrokkenheid en samenwerking ontstaat er geen inclusieve gemeente waar mensen zich thuis voelen. We moeten Amsterdammers, marktpartijen en instellingen beter in staat stellen hun bijdrage te leveren, om mede invulling te geven aan de wijze waarop we als gemeente groeien. Volgens de Omgevingswet werken we aan een centralere positie voor de burger in de gebiedsontwikkeling. Dat vraagt iets van het delen van kennis en informatie en het ondersteunen van particulier initiatief in de bouw. Ook binnen de reguliere ontwikkelaarsbouw liggen er opgaven om meer ruimte te bieden voor variatie in woonwensen en exploitatievormen.

# 4 Vijf strategische keuzes

Met vijf strategische keuzes geven we richting aan het bouwen aan een menselijke metropool: Amsterdam en de rest van de metropoolregio als plek waar mensen zich thuis kunnen voelen en zich kunnen ontwikkelen. De opgaven ten aanzien van woningbouw, economische vitaliteit, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, verbeteren van het groen en de leefbaarheid en meer ruimte voor maatschappelijk initiatief staan alle ten dienste van die ene ambitie.

De strategische keuzes hangen met elkaar samen en geven samen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam als onderdeel van de metropoolregio. Vooropstaat dat we een schaalsprong maken in ons denken over de gemeente in de regio. We focussen ons minder op het centrum van Amsterdam en richten de blik meer naar buiten. Dit maakt het nodig dat we inzetten op stevige verbindingen binnen de gemeente en tussen alle kernen van de regio. Tegelijk respecteren we de bestaande grenzen van het stedelijk gebied, zorgen we voor een gezonde leefomgeving die uitnodigt tot bewegen en gaan we voor meer groene kwaliteit in buurten en het landschap. Een succesvol Amsterdam is een onderscheidend Amsterdam, waarvan de burgers dragers zijn. Daarom zoeken we naar manieren om de samenleving een actievere rol te geven bij bouwen en beheren in de gemeente.

Amsterdam kiest met Meerkernige ontwikkeling voor meer evenwicht in de gemeente en de regio en nieuwe ruimte voor groei en innovatie. We willen het centrum ontlasten en eraan bijdragen dat de verschillende kernen in de regio zich verder ontwikkelen tot onderscheidende, complete en compacte stedelijke gebieden. Binnen Amsterdam zal de ontwikkeling zich concentreren in en tegen de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Amsterdam groeit op een compacte en duurzame manier. Daarom kiezen we voor Groeien binnen grenzen. Transformatie van bedrijventerreinen en verdichting van naoorlogse wijken wenden we aan voor het versterken van het sociale fundament en het verduurzamen van de hele gemeente. We zorgen overal voor voldoende ruimte voor ontmoeting en draagvlak voor voorzieningen en ondernemerschap. Een mix van wonen, werken en voorzieningen is het uitgangspunt. Verdichting vraagt om slim ruimtegebruik, ook door mobiliteit,

en een gezonde leefomgeving, die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en spelen. Met Duurzaam en gezond bewegen geeft Amsterdam ruim baan aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. De inrichting van de leefomgeving nodigt uit tot actief bewegen, spelen en sporten. Een geïntegreerd regionaal ov-systeem, nieuwe overstap- en overslaghubs en goede fietsvoorzieningen houden de gemeente bereikbaar. Minder auto's geeft mede ruimte voor Rigoureus vergroenen. Zo zorgen we in alle buurten voor meer leefkwaliteit. Bomen en planten in de openbare ruimte en op en aan gebouwen helpen om de gemeente klimaatbestendig en leefbaar te houden voor mens, dier en plant. Ten slotte onderzoekt Amsterdam met Samen stadmaken de mogelijkheden voor meer maatschappelijk initiatief. We willen ruimte bieden aan zeggenschap en eigenaarschap over de eigen leefomgeving. Daarbij heeft de gemeente een duidelijke rol bij het stellen van de kaders, maar nemen we tegelijk een open houding aan naar belanghebbenden, zijn we nieuwsgierig en maken we ruimte voor experimenten. Samenwerking met bewoners, marktpartijen en onze partners in de regio staat voorop.

## 4.1 Meerkernige ontwikkeling

*Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking*

Amsterdam groeit als gemeente en als metropool. We willen de economische kracht van de metropoolregio vergroten. De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en kennisinstellingen en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Naast de bestaande hoogstedelijke gebieden voor wonen en werken, centrum en Zuidas, zijn nieuwe onderscheidende stedelijke kernen nodig. Deze willen we in de hele gemeente en regio laten ontstaan. Binnen Amsterdam maken we ruimte voor circa 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Tegelijk zetten we ons in voor meer werkgelegenheid in de regiokernen. We willen de tendens van ongelijk verdeelde groei, ruimtelijke segregatie en toenemende kansenongelijkheid doorbreken en de druk op het Amsterdamse centrum verminderen. Met een evenwichtige ontwikkeling van de gemeente, de agglomeratie en de regio als geheel bouwen we aan meer variatie en tegelijk meer samenhang in de metropoolregio. Amsterdam wordt daarmee een meerkernige gemeente.

### 4.1.1 Focus op Nieuw-West, Zuidoost en Noord

Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen zich tot complete stedelijke kernen in de metropoolregio. Hier liggen de grote transformatiegebieden Amstel-Stad, Haven-Stad,
Schinkelkwartier en noordelijke IJ-oevers. Met de naastgelegen buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord vormen ze straks een samenhangend geheel. Als stedelijke kernen zijn deze stadsdelen geen uitbreidingen van het Amsterdamse centrum, maar ontwikkelen ze zich op eigen voorwaarden en met een eigen invulling van stedelijke kwaliteit. Bij meerkernige verstedelijking hoort ook een spreiding van voorzieningen en instellingen met een stedelijke en regionale uitstraling. Daarbij zijn cultuur en kennis belangrijke dragers. We bouwen onder andere een nieuw theater aan de Sloterplas en een bibliotheek in Zuidoost, en we streven naar een nieuw cultuurgebouw aan het Buikslotermeerplein.

### 4.1.2 Nieuwe ruimte voor werken, kennis en bezoekers

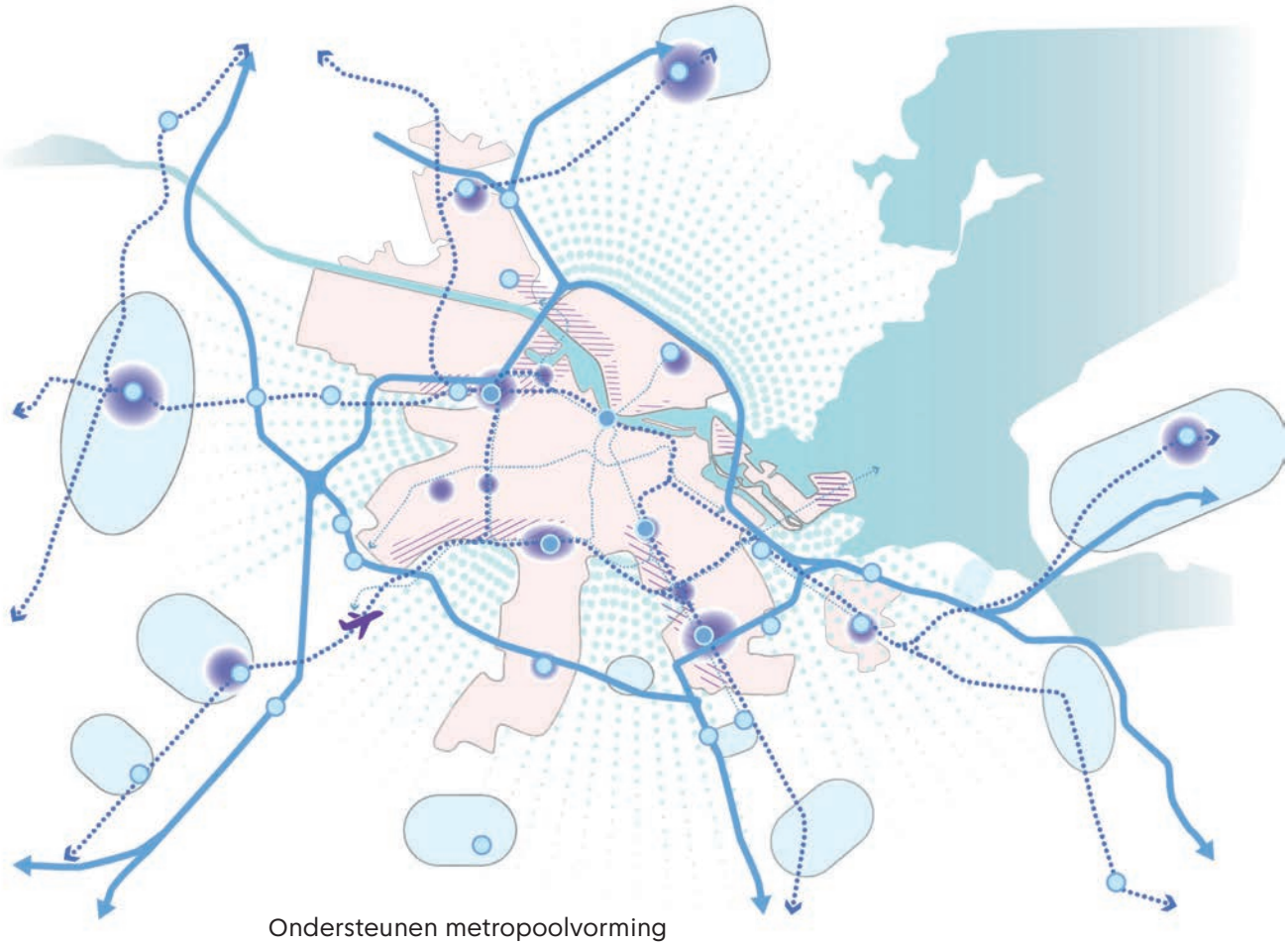
Met de ontwikkeling van Nieuw-West, Zuidoost en Noord tot gebieden met een eigen stedelijke kwaliteit richt Amsterdam zich steviger op de rest van de regio. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam krijgen vooral een plek in stationskwartieren bij de belangrijke stations: Sloterdijk, Bijlmer-ArenA, Zuid, Amstel en CS. Banen en voorzieningen zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. We koesteren de internationaal unieke innovatie- en startupcultuur en de sterke positie van kennisinstellingen. In innovatiedistricten zoals het Marineterrein, Schinkelkwartier, Amstelcampus, VU-kwartier en Science Park Amsterdam maken we ruimte voor synergie tussen samenleving, economie en onderzoek.

We verminderen de druk op het Amsterdamse centrum door het verplaatsen van toeristische functies zoals de Passenger Terminal Amsterdam. In de binnenstad werken we aan het herstel van de balans tussen wonen,

werken en bezoekerseconomie. Amsterdam zet ook actief in op een goede spreiding van werkgelegenheid binnen de regio. Grotere regiokernen als Almere, Zaanstad, Purmerend en Hoofddorp worden logische plekken voor nieuwe vestigingen van hoger onderwijs en voorzieningen met een regionale functie. Zo dragen we in Amsterdam en regio bij aan meer gelijke kansen voor mensen om zich te ontwikkelen. Amsterdam streeft een koploperspositie na in verduurzaming en circulaire economie. De haven buiten de A10 biedt milieuruimte voor circulaire economie en energieopwekking en -opslag. Hier is ook plek voor logistieke bedrijven. Voor stadsverzorgende bedrijven en de maakindustrie behouden en intensiveren we bedrijfslocaties en scheppen we nieuwe ruimte in productieve wijken, zoals Haven-Stad en Buiksloterham. Samen met de regio onderzoeken we nieuwe bedrijfslocaties.

### 4.1.3 Van stadsranden naar nieuwe voorkanten

Nieuwe grote ontwikkelgebieden grenzen direct aan de groene scheggen en aan het water van het IJ. Deze nieuwe stadsranden krijgen veel aandacht. De infrastructuurbarrières tussen Nieuw-West en Zuidoost en het landschap worden geslecht, waardoor deze stadsdelen voorkanten krijgen aan de Nieuwe Meer, de Bretten en de Amstelscheg. We investeren in het landschap, indien mogelijk benutten we daarvoor opbrengsten uit aangrenzende gebiedsontwikkeling. Het IJ krijgt nog meer een centrale plek in de stad, met aantrekkelijke oevers en groene plekken. Het waterfront wordt met de nieuwe bruggen en veren beter ontsloten en de stad gaat veel meer gebruikmaken van het water en de waterranden voor recreatie en vervoer van mensen en goederen.



Ondersteunen metropoolvorming

## 4.2 Groeien binnen grenzen

*Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling*
Groeien binnen grenzen betekent dat Amsterdam de ecologische voetafdruk wil beperken. Compacte verstedelijking is daar een belangrijk middel voor. Compact betekent immers dat landschappen buiten het stedelijk gebied open kunnen blijven, dat reisafstanden kort zijn en we efficiënt omgaan met infrastructuur, energie en voorzieningen. Amsterdam maakt tot 2050 binnen het huidige stedelijk gebied ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Met deze groei vergroten we tevens de kwaliteit van het bestaande stedelijk gebied. Groeien binnen grenzen geeft daarmee mede invulling aan de donut-gemeente, met een stevig sociaal en klimaatbestendig fundament en het minimaliseren van ruimtebeslag, van gebruik van grondstoffen en van de bijdrage aan klimaatverandering.

### 4.2.1 Aantrekkelijke buurten

Groei en verdichting van het bestaande stedelijk gebied is geen doel op zich. Met meer woningen, voldoende werkplekken en publiekstrekkende voorzieningen zorgen we in de hele gemeente voor voldoende massa en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen, openbaar vervoer en lokale ondernemers. We bouwen gemengde wijken met een stevige focus op betaalbare woningen, deels ook in nieuwe ontwikkelvormen. Daarbij bewaken we de balans tussen rust en reuring. Bij verdichting staan de menselijke maat en de kwaliteit van de openbare ruimte voorop. Gebouwen dragen positief bij aan hun directe omgeving, bijvoorbeeld met aantrekkelijke gevels en publieksfuncties en veel ingangen aan de straat. Zo versterken ze de collectieve waarde van de gemeente. Ze vergroten bovendien de veiligheid dankzij meer ‘ogen op straat’. Nieuwe projecten in het bestaande stedelijk gebied zijn niet in zichzelf gekeerd, maar echt onderdeel van hun omgeving. Ze versterken de samenhang binnen en tussen buurten.

### 4.2.2 Nieuwe stedelijke kwaliteit

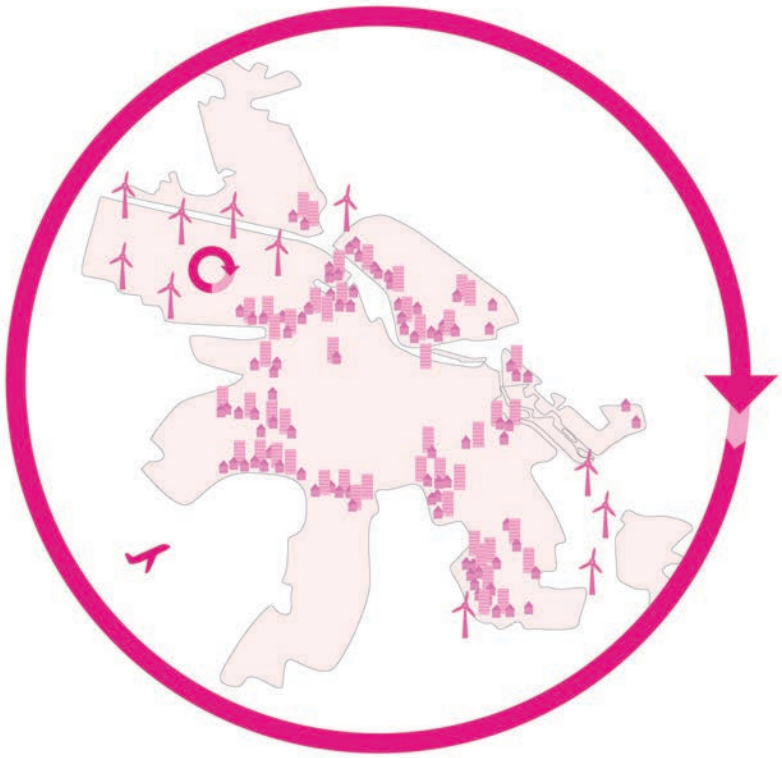
In de transformatiegebieden en in de naoorlogse wijken bouwen we aan meer stedelijke kwaliteit. Daarbij zijn de bestaande waarden en behoeften in de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord uitgangspunt. Bij de grote stations en rond de stadsdeelcentra Osdorpplein, Buikslotermeerplein en Amsterdamse Poort maken we meer dichtheid en mengen we wonen en werken met stedelijke voorzieningen. Het worden plekken met stedelijke betekenis, die veel meer dan nu via straten, lanen en groene routes onderdeel zijn van hun directe omgeving. Hoogbouw kan op deze plekken goed bijdragen aan verdichting met kwaliteit en dienen als oriëntatiepunt. In de vooroorlogse wijken bewaken we de prettige afwisseling tussen rustige woonstraten en levendige stadsstraten en pleinen.

### 4.2.3 Verdichten van het bestaande stedelijk gebied

Het vinden van ruimte om te groeien en voor benodigde voorzieningen en infrastructuur lukt alleen als we Amsterdam verdichten, met boven- en ondergrond als één opgave. Hierbij ontstaan spannende dilemma’s. In een verdichtend Amsterdam wordt de ruimte namelijk schaarser. Dat betekent dat we altijd keuzes zullen moeten maken in de beperkte ruimte die we hebben. Drukker gebruik betekent bovendien ook dat intensiever beheer nodig is. Deze keuzes kunnen we alleen verantwoord maken als we naar belanghebbenden open zijn over het waarom en in overleg gaan met hen. De grootste verdichtingskansen liggen in gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaatsmaakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid blijft hier waar mogelijk behouden. In de naoorlogse buurten is verdichting mogelijk zonder grootschalige sloop van bestaande woningen. We benutten bijvoorbeeld op een slimme manier bestaande ruimte langs doorgaande verkeerswegen.

### 4.2.4 Verduurzaming van het bestaande stedelijk gebied

Ontwikkeling in bestaande buurten gebruiken we om de energietransitie en de verduurzaming te versnellen. Bij nieuwbouw en renovatie worden zoveel mogelijk duurzame bouwwijzen en materialen toegepast. Gebouwen hebben een overmaat in hoogte en constructie en een flexibele indeling, zodat ze in de toekomst gemakkelijk kunnen worden aangepast aan veranderende gebruikseisen. Voor openbare ruimte geldt iets vergelijkbaars: we maken eenvoudige en daarmee flexibel bruikbare straatprofielen, uitgevoerd in duurzame, herkenbaar Amsterdamse materialen. In de haven reserveren we ruimte voor circulaire economie en duurzame energieopwekking. Ook in nieuwe buurten zorgen we dat we voldoende plek hebben voor nutsvoorzieningen en circulaire ambities.



Groeien binnen grenzen

## 4.3 Duurzaam en gezond bewegen

*Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsgemeente*

In verdichtende wijken moeten we slim gebruikmaken van de schaarse ruimte. Een intensief bebouwde gemeente is in principe een gezonde plek om te leven, zolang de lucht schoon is en de leefomgeving veilig is en uitnodigt tot spelen en bewegen. Nabijheid en toegankelijkheid zijn daarvoor van groot belang. Amsterdammers vinden daarom straks op loop- en fietsafstand buurtvoorzieningen, winkels en uitgaansplekken en parken en op maximaal vijftien minuten fietsen stedelijke voorzieningen en grote groengebieden. Richting 2050 krijgen stap voor stap in de hele gemeente voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer ruim baan. Zo blijft er voldoende ruimte voor noodzakelijk vervoer, zoals nood- en hulpdiensten, logistiek en mensen met een beperking. Een autoluwe gemeente vraagt een grote inzet. Bijvoorbeeld op nieuwe openbaarvervoerverbindingen en goede overstapmogelijkheden, die banen en voorzieningen ook vanuit de regio beter bereikbaar houden. Samenwerking met Rijk en regiopartners is daarvoor onmisbaar.

### 4.3.1 Ontmoeten en bewegen

Verbindingen en aantrekkelijke verblijfsplekken met een rijk voorzieningenaanbod zijn van het grootste belang. De vaak toevallige kennisuitwisseling tussen veel verschillende mensen in een stedelijke omgeving ligt aan de basis van veel culturele en economische vernieuwing. Onmisbaar daarvoor zijn een aantrekkelijke en onderscheidende openbare ruimte en publieke plekken als cafés, restaurants, specialistische winkels en culturele voorzieningen. Juist de combinatie van verkeer en ontmoeten geeft aan sommige straten een stedelijke kwaliteit. In deze stadsstraten en stadslanen is het prettig verblijven. Ze zijn tegelijk veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers, die buurten met elkaar verbinden. Dit geldt in het bijzonder ook voor kwetsbare groepen.

### 4.3.2 Een verdichtend Amsterdam nodigt uit tot lopen en fietsen

Meer kwaliteit in verblijfsgebieden en routes voor langzaam verkeer levert ook voor buurten veel op. Zeker in de naoorlogse delen van de gemeente biedt minder ruimte voor de auto hiervoor kansen. Drukke autoroutes, zoals de Lelylaan, de Burgemeester Roëllstraat en de Gooiseweg, kunnen op termijn uitgroeien tot aantrekkelijke straten. Als de hoeveelheid auto's hier teruggebracht wordt, ontstaat er ruimte om te wonen en voor lokaal ondernemerschap en voorzieningen. Verdichting kan zo bijdragen aan meer leefkwaliteit, met winkels, voorzieningen, buurtgroen en ruimte voor bewegen om de hoek. Dat maakt gebruik van de auto minder noodzakelijk en nodigt uit tot wandelen en fietsen. Extra inwoners en voorzieningen vergroten bovendien het draagvlak voor het openbaar vervoer.

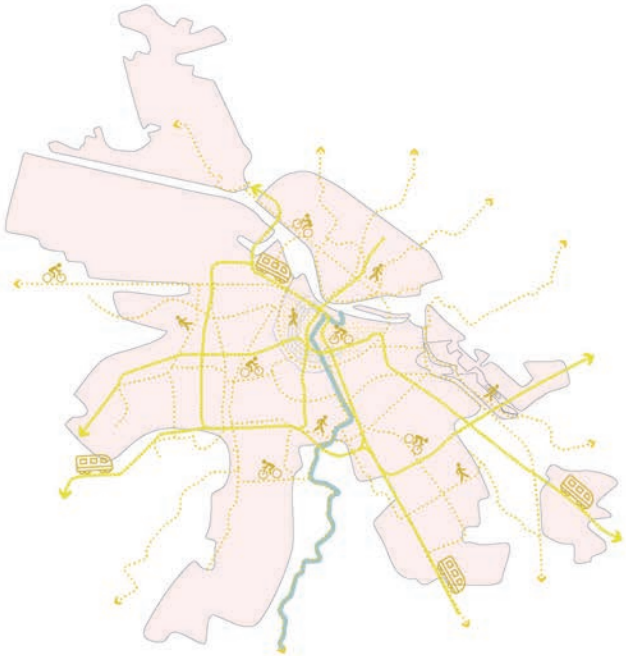
De inzet op een wandel- en fietsgemeente gaat stap voor stap. Voor deze veranderingen is een lange adem nodig, omdat we eerst maatregelen moeten nemen gericht op afname van autobezit en -gebruik. Steeds meer plekken verkleuren nu en straks tot prettige verblijfsgebieden. Goed openbaar vervoer, aantrekkelijke en veilige fietsroutes, een breed aanbod van deelmobiliteit en de inrichting van overstap- en overslaghubs zijn een voorwaarde voor het in de hele gemeente verminderen van het ruimtebeslag door de auto. De baten ervan zijn vooral voor kwetsbare groepen groot: meer ruimte voor kinderen om te spelen en voor ouderen en mensen met een beperking om mobiel te zijn.

### 4.3.3 Een samenhangende gemeente in een verbonden regio

Een autoluw Amsterdam moet ook een bereikbaar Amsterdam zijn. Goede verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en lichte en schone vervoermiddelen in de gemeente en de hele regio zorgen daarvoor. Nieuwe schakels binnen en tussen stadsdelen en stadsgebied Weesp maken dit netwerk compleet. Bruggen over het IJ, een Schinkelbrug tussen Zuid en Nieuw-West en een fietsbrug over de Amstel zijn daar voorbeelden van. Het stedelijk netwerk van stadsstraten en stadslanen en groene routes sluit naadloos aan op routes voor fiets, e-bi-

ke en nieuwe, lichte en schone vervoermiddelen richting de buurgemeenten en door het landschap naar de verder weg gelegen regiokernen.

Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid vraagt om een schaalsprong in het openbaar vervoer. Nieuwe metroverbindingen ontsluiten grote Amsterdamse ontwikkellocaties. Ze gaan samen met sprintertreinen en snelle regiobussen en sneltrams een groot deel van het regionale verkeer van en naar Amsterdam verzorgen. Richting het zuiden komt er meer ruimte op het spoor voor intercity's en internationale treinen. Internationale verbindingen zijn onmisbaar voor Amsterdam als kennismetropool. De trein zal binnen Europa veel vluchten vervangen. Amsterdam Zuid en Schiphol zijn de belangrijkste internationale treinstations. De opgave is om tegelijk met deze regionale schaalsprong het fijnmazige gemeentelijke OV te versterken. Hiervoor is verdichting in naoorlogse wijken mede nodig. In veel delen van de regio zal de auto het belangrijkste vervoermiddel blijven. Zogenaamde vervoerhubs bieden een aantrekkelijke gelegenheid om over te stappen. Ze zullen ook voor stadsdistributie een centrale rol gaan spelen voor overslag van zware vrachtwagens naar licht en schoon vervoer over weg en water.



Duurzaam en gezond bewegen

## 4.4 Rigoureus vergroenen

*Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier*

Vergeleken met zestig jaar geleden is Amsterdam onnoemelijk veel groener geworden. De wijze waarop straten en buurten een nieuwe groene kwaliteit kregen dankzij straatbomen, groenere inrichting van de openbare ruimte en gevelgroen willen we in de hele gemeente toepassen. We verenigen daarmee de wens om meer stedelijke kwaliteit te ontwikkelen met de noodzaak om de gemeente klimaatbestendig en leefbaarder te maken voor mens, dier en plant. Het vergroenen krijgt zijn beslag in het landschap, in de buurt en op en rondom gebouwen. We zoeken daarbij naar innovatieve oplossingen om de leefomgeving in de hele gemeente groener te maken. Daarbij staan de kwaliteit en diversiteit voorop: we maken meer groen toegankelijk voor Amsterdammers, maar behouden ook stadsnatuur in ruige en rustige gebieden.

### 4.4.1 Landschappen, parken en verbindingen

Amsterdam versterkt de bestaande structuur van groene scheggen, die ver doordringen in Amsterdam. We zien deze als landschapsparken die meer dan nu een recreatieve betekenis krijgen. Bestaande landschappelijke waarden zijn daarbij het uitgangspunt. Daar voegen we nieuwe kwaliteiten aan toe en we pakken bestaande problemen aan. Zo willen we de omschakeling naar kringlooplandbouw stimuleren, de bodemdaling beperken en werken aan een herstel van biodiversiteit. Hiermee realiseren we niet alleen toekomstbestendiger landschappen, maar ook landschappen die vol zijn van leven en daarmee aantrekkelijker voor bewoners.

Naast de scheggen is er aandacht voor het landschap rond Weesp. Het gebied rond Weesp omvat de Vechtstreek, met onder andere de Keverdijksepolder, die wordt gekenmerkt door stuifduintjes, en de Heijntjesraken Broekerpolder. Verder naar het oosten bevinden zich meren en lage veenplassen, gevolgd door de hogere zandgronden van ’t Gooi. Aan de noordzijde liggen de Bloemendalerpolder en Gemeenschapspolder en in het zuiden de Aetsveldse polder. In de Bloemendalerpolder wordt de komende periode het natuurcompensatiegebied ’t Breedland aangelegd. De grenzen van Weesp worden bepaald door het Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en omliggende polders, waarvan een deel, zoals de Aetsveldse polder, als aardkundig monument is aangewezen.

De landschappen zijn dankzij een samenhangende structuur van parken, plantsoenen en groene routes verbonden met buurten in de hele gemeente. In ontwikkelgebieden investeren we in nieuwe parken, bijvoorbeeld in Haven-Stad, op de Noordelijke IJ-oever en op het Marineterrein, waar een compact stadspark aan het Oosterdok komt. Ook onderzoeken we of het mogelijk is een 5e Amsterdamse Stadsbos in een van de groene scheggen te realiseren. Tegenover meer ruimte voor sport, spel en ontspanning in parken en landschappen staat dat we rust- en ruigtegebieden in en om de stad beschermen, zoals grote delen van de Bretten en de Oeverlanden of de Koeienweide in het Vondelpark. De inrichting van parken kan ook bijdragen aan een meer op rust geconcentreerd gebruik. Bij de Sixhaven gaan we bijvoorbeeld voor een kleinschalige groene inrichting: De Sixtuinen. Zo behouden we in en rond de stad hoge natuurwaarden en kunnen bewoners op fietsafstand rust en natuur ervaren.

### 4.4.2 Groen in de buurt

In nieuwe buurten hanteren we een streefnorm voor groen, zodat ook in nieuwe ontwikkelingen voldoende ruimte voor plantsoenen, buurtparken en spelen en bewegen is. Straten en pleinen in bestaande buurten krijgen een groenere inrichting, met zowel grotere plantsoenen als snippergroen. Daarbij geldt het principe dat de openbare ruimte zoveel mogelijk groen wordt ingericht, tenzij dit om functionele redenen, zoals bereikbaarheid of een drukke verblijfsfunctie, niet mogelijk is. Meer straatbomen en -groen en minder steen is in de dichtbebouwde wijken binnen de ring een belangrijke klimaatambitie. In de naoorlogse wijken ligt de nadruk meer op het vergroten van de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van het aanwezige groen in combinatie met verdichting.

Autoluw creëert veel ruimte voor meer groen in buurten, maar met ruimte alleen zijn we er niet. Keuzes in de openbare ruimte blijven nodig. We kijken daarom verder dan het straatniveau. Gebouwen worden groener door natuurinclusief te bouwen, waarbij beplanting integraal onderdeel wordt van gebouwen. Groene daken, gevels en tuinen geven ook intensief bebouwde buurten een groen aanzicht, met meer leefruimte voor dieren.

We beschermen het groen op particulier terrein, vooral binnentuinen, zoveel mogelijk en zetten in op behoud en uitbreiding van het onverharde en groene grondgebied. Groene tuinen en erven dragen bij aan licht en ruimte, zijn goed voor de gezondheid, biodiversiteit en luchtkwaliteit. Ze zorgen voor minder hittestress en meer waterberging en klimaatadaptatie.

### 4.4.3 Een uitdagende en gezamenlijke opgave

Rigoureus vergroenen komt bovenop de ruimte die nodig is voor verkeer en vervoer, verblijven, sport en de energietransitie. Zowel boven- als ondergronds zal er vaak onvoldoende ruimte zijn om alles eenvoudig een plek te geven. Dit vraagt om het maken van echte keuzes en om slimme oplossingen, waarbij functies bijvoorbeeld worden gecombineerd. Daarbij zal het nodig zijn om verder te kijken dan de individuele straat of een opzichzelfstaand project. Groene kwaliteit vraagt ook om investeren in aanleg en goed beheer. Het vergroenen van verdichtend Amsterdam moeten we samen doen. Het vraagt om betrokkenheid van Amsterdammers bij keuzes maken en bij het beheer van het groen. We zien de kwaliteit die Amsterdammers zelf maken in volkstuinparken als inspirerend voorbeeld. Het behouden van deze unieke kwaliteiten staat bij het openbaar toegankelijk maken van tuinparken dan ook centraal. Gebruik past zich daar op aan.



Rigoureus vergroenen

## 4.5 Samen stadmaken

*Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief*

Amsterdam wil meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan de gemeente bouwen. We werken als vanouds samen met professionele partijen, zoals de woningcorporaties, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar het verbreden van het ontwikkelpalet. Een uitdrukkelijke wens is om Amsterdammers een meer actieve en gelijkwaardige rol te geven. Dat geldt voor beheer en programmering van de eigen leefomgeving, ruimte voor lokaal ondernemerschap, programmeren van vrije ruimte, maar ook in het daadwerkelijk bouwen aan de gemeente en het invulling geven aan de energietransitie.

### 4.5.1 Overheid stelt kaders

We bereiden ons als gemeente voor op de aankomende groeispurt. Amsterdam gaat steviger sturen op ruimtelijke hoofdlijnen en duurzaamheid, betaalbaarheid en algemene uitgangspunten voor stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Met eenvoudige en beknopte regels willen we een gelijk speelveld creëren, waarop meer partijen dan nu het geval is zich welkom voelen om mee te bouwen aan de gemeente. Om steviger te kunnen sturen op hoofdlijnen bouwen we een ruimtelijk instrumentarium, waarvoor het ruimtelijke beeld uit de omgevingsvisie de basis vormt. Om doorwerking van beleid, leren en tijdig bijsturen te borgen, vernieuwt Amsterdam de eigen beleidscyclus. De omgevingsvisie is daar als ‘levend document’ een belangrijk onderdeel van.

### 4.5.2 Amsterdam als laboratorium

We willen ruimte maken voor experimenten met nieuwe vormen van cocreatie en democratische vernieuwing. Met de Omgevingswet gebruiken we nieuwe digitale middelen voor een gelijkwaardige informatievoorziening. We willen meer gebruikmaken van collectieve kennis en ondersteunen lokale visievorming en organisaties. Meer eigenaarschap en een actievere rol voor Amsterdammers als stadmakers vergroot het vertrouwen in de toekomst van de gemeente en de buurt. Hierin hebben ook de corporaties en professionele ontwikkelaars een rol.

### 4.5.3 Nieuwe vormen van waardecreatie

We onderzoeken de manier waarop we bij ontwikkeling van de gemeente waarde creëren. Daarbij kijken we naar een brede invulling van waarde en hoe we die lokaal ten goede kunnen laten komen. We onderzoeken ook of Amsterdam zelf kan investeren in woningbouw. Dat geeft de mogelijkheid met partijen van eigen keuze te werken. Dit betekent dat zelfbouwinitiatieven zoals wooncollectieven en coöperaties een serieuze mogelijkheid worden. Het zou een verbreding van het huidige palet aan ontwikkelvormen betekenen, met grote maatschappelijke meerwaarde, zeker in de verdichtingsgebieden in de naoorlogse wijken.

Nieuwe ontwikkelvormen bieden een goede kans om blijvend betaalbare huurwoningen en multifunctionele ruimtes te bouwen. Amsterdam wil daarin veel meer mogelijk maken. We onderzoeken een woningbouwfonds en stellen bouwkavels beschikbaar. Nieuwe ontwikkelvormen als collectieve zelfbouw kunnen deels voorzien in de vraag naar middeldure en sociale huurwoningen, waarbij de collectieven eigenaar zijn en verhuurder en beheerder van hun eigen complex. In onze zoektocht naar manieren om lang-cyclisch waarde aan de gemeente toe te voegen, zoeken we ook de samenwerking met de woningcorporaties en private partijen.

### 4.5.4 Wendbaar en duurzaam

We moeten leren omgaan met onzekerheid en willen beter samenwerken met samenleving en markt. We kijken daarom met open blik naar hoe we ruimtelijke ontwikkeling in Amsterdam nu organiseren en hoe fondsen

en geldstromen zijn ingericht. Onze organisatie wordt ingericht op nauwe samenwerking met buurgemeenten, rijks- en regiopartners en voor een meer actieve rol van Amsterdammers. De huidige stapeling van beleid, die in projecten tot het maken van lastige afwegingen leidt, maken we beter hanteerbaar met goede afwegingskaders en beslisprocedures. Onze ontwikkelpraktijk vraagt om meer adaptieve strategieën. Voorwaardelijk bij grote investeringen is een meervoudige werking en faseerbaarheid bij uitvoering. Integraal ontwerpen, met overmaat in gebouwen en de boven- en ondergrond en gemaakt met mooie, duurzame materialen wordt de norm.

## 4.6 **Hoofdpunten van de vijf strategische keuzes**

1. Meerkernige ontwikkeling
   *Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking*
   - Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
   - Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
   - Twee bruggen over het IJ en een regionaal fietsnetwerk.
   - Uitbreiding hov en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.
2. Groeien binnen grenzen
   *Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling*
   - Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
   - Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
   - Behoud van productieve bedrijvigheid in Amsterdam.
   - Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
   - Verduurzaming van de haven.
   - Rekening houden met klimaatverandering, het water- en het bodemsysteem.
3. Duurzaam en gezond bewegen
   *Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsgemeente*
   - Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
   - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
   - Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roellstraat) worden groene stadslanen, begeleid door bebouwing.
4. Rigoureus vergroenen
   *Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier*
   - Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
   - Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
   - Groene routes en ecologische verbindingen.
   - Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.
5. Samen stadmaken
   *Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief*
   - Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
   - Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
   - Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
   - Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
   - Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

# *Deel II Waar*

In dit deel beschrijven we in tekst en kaart hoe de strategische keuzes uit deel I doorwerken op het schaalniveau van de regio, de gemeente en de agglomeratie en de stadsdelen en het stadsgebied. We laten zien hoe de gekozen richtingen in Amsterdam samenhangen met de ontwikkeling van de rest van de regio en andersom hoe de ontwikkelingen elders in de regio invloed hebben op de keuzes die

we in Amsterdam maken. Vervolgens laat de visiekaart van Amsterdam en de agglomeratie zien op welke grote ontwikkelingen Amsterdam inzet en wat belangrijke dragers zijn voor de verandering en groei van de gemeente.

Het toekomstbeeld is uitgewerkt in een ruimtelijk-programmatisch kader. Hierin zijn gemeentelijke ambities en opgaven vertaald in stedelijke netwerken voor water, verkeer en vervoer, openbare ruimte, groene verbindingen en groene plekken en plekken met stedelijke betekenis. Een verdichtingskaart geeft de kaders voor nieuwe ontwikkelingen met daarin meegenomen normen voor groen, sport en maatschappelijke voorzieningen. Er wordt ruimte gemaakt voor werken en verduurzamingsingrepen. Het ruimtelijk-programmatisch kader maakt op die manier op samenhangende en verantwoorde wijze de ontwikkeling van de gemeente mogelijk.

In het hoofdstuk Stadsdelen en stadsgebied Weesp is per stadsdeel of stadsgebied uiteengezet welke opgaven en keuzes er uit de visie volgen. Deze zijn eveneens op een meer gedetailleerde kaart weergegeven. Op het niveau van de stadsdelen en -gebied liggen er uitwerkingsopgaven om opgaven en kansen met elkaar in verband te brengen. De omgevingsvisie geeft hier op hoofdlijnen richting aan.

Ten slotte geeft het hoofdstuk een samenhangende en adaptieve fasering en op hoofdlijnen inzicht in hoe de grote investeringen in bereikbaarheid en groen samenhangen met gebiedsontwikkelingen in Amsterdam.

# 5 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam heeft een sterke internationale positie. Het is een stedelijke regio met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen, die zich uitstrekt van Zandvoort tot Lelystad, van Heemskerk tot Hilversum en van Beemster tot Haarlemmermeer. Samen met de metropoolregio's van Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven vormen we een magneet voor internationale kennis, arbeid en investeringen. Amsterdam wil met zijn ontwikkeling bijdragen aan het versterken van de hele regio tot een meerkernig, samenhangend en evenwichtig systeem. Daarbij streeft Amsterdam een zoveel mogelijk compacte groei binnen grenzen na. Ook de andere strategische keuzes kennen een duidelijke regionale component: de inzet op duurzaam en gezond bewegen vraagt om een regionale schaalsprong van het ov en goede fietsverbindingen. De vergroening van de gemeente krijgt mede haar beslag in de landschappen in de regio. We werken hiervoor samen met andere delen van de metropoolregio.

## 5.1 Duurzame en internationaal aantrekkelijke metropoolregio

De Amsterdamse metropoolregio is van oudsher opgebouwd uit meerdere stedelijke kernen, omgeven door een divers en aantrekkelijk landschap. De metropoolregio, en de agglomeratie daarbinnen, functioneert als een samenhangend systeem waarin iedere gemeente een specifieke rol vervult en we elkaar aanvullen. Met de IJmond, de havens en industrie van het Noordzeekanaalgebied beschikt de regio bijvoorbeeld over een nautische toegangspoort met veel kansen voor innovatie rond duurzame energie. Tel daarbij op de recreatieve mogelijkheden in de kustplaatsen en de binnenduinrand, de internationale handel rond Schiphol en de Greenport Aalsmeer, de aantrekkelijke woonmilieus in de Gooi en Vechtstreek, de pioniersgeest van Flevoland en de karakteristieke historische dorpen van Waterland met de maakindustrie van Zaanstad. Deze variatie vormt een belangrijke kracht van de Metropoolregio Amsterdam.

In de metropoolregio zijn drie typen verstedelijking te onderscheiden, die alle drie een andere functie vervullen. We willen uitgaan van de kenmerken en eigenheid van de typen en daarop voortbouwen.

### 5.1.1 Agglomeratie

Amsterdam is de grootste gemeente van de metropoolregio. Samen met de gemeenten Zaanstad, Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen vormen we één stedelijk weefsel met meerdere kernen: de agglomeratie Am-

sterdam. Kenmerkend voor de agglomeratie is dat daar lokale, regionale, nationale en internationale voorzieningen en netwerken samenkomen. Dat maakt de agglomeratie een knooppunt voor uitwisseling van goederen, maar vooral ook van mensen en ideeën. Stedelijke kwaliteit, met hoge dichtheden aan wonen, werken en voorzieningen en levendige openbare ruimtes, is hiervoor de belangrijkste voorwaarde. In de Amsterdamse agglomeratie tref je economische topmilieus aan en culturele instellingen en kennis- en onderwijsinstellingen van internationaal niveau.

### 5.1.2 Regiokernen

In een ring rond de agglomeratie liggen gemeenten waar we een nauwe functionele band mee hebben, alleen al door de forenzen die dagelijks heen en weer pendelen. Dit zijn Hilversum, Hoofddorp, Haarlem, Purmerend en Almere. Samen bieden de regiokernen plaats aan een aanzienlijk deel van de inwoners van de metropoolregio. De ooit tot groeikernen aangewezen steden Almere, Lelystad, Hoofddorp en Purmerend hebben in het verleden grote woningbouwopgaven voor de regio op zich genomen, veelal in suburbane woonmilieus. Ze vormen daarmee een belangrijke aanvulling op de woonmilieus van Amsterdam. Haarlem en Hilversum hebben al van oudsher een eigenstandige rol in de regio. Ze beschikken over een gelaagde stedelijkheid, met aantrekkelijke en gemengde centra. De stadsharten van de regiokernen zijn meestal goed met Amsterdam verbonden en hebben door hun voorzieningenaanbod een belangrijke rol voor de kleinere steden en dorpen in hun nabijheid. Denk bijvoorbeeld aan de functie die het stadshart van Purmerend voor inwoners van Middenbeemster heeft. De komende decennia willen we samen met de regiokernen werken aan het verhogen van de stedelijke kwaliteit in en rond de stadskernen. De vraag naar stedelijk wonen en werken in de metropoolregio kan daardoor ook meer dan voorheen in de regiokernen landen.

### 5.1.3 Dorpen en stadjes

De kleinere dorpen en stadjes bieden weer andere woonmilieus aan, zoals het zeer gewilde centrum-dorpse woonmilieu. Zandvoort, Weesp of Ouderkerk aan de Amstel zijn hier voorbeelden van. Het zijn relatief kleine kernen die vrij in het landschap liggen en juist die inbedding in het landschap is een belangrijk onderdeel van hun aantrekkelijkheid, vaak samen met de kleinschalige en levendige historische kernen.

## 5.2 Versterken van meerkernige kwaliteit

Met de ontwikkeling van Amsterdam willen we bijdragen aan de versterking, en een meer evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool. Daarom is de inzet gericht op de ontwikkeling van nieuwe stedelijke centra in de stad, die vanuit de regio goed met openbaar vervoer en fiets bereikbaar zijn, het versterken van de kwaliteit van compacte regiokernen en een toekomstbestendig en aantrekkelijk landschap.

### 5.2.1 Compact bouwen op goed bereikbare plekken

We groeien binnen de bestaande grenzen van het stedelijk gebied, op plekken die via openbaar vervoer goed met de regio en de rest van Nederland worden verbonden. Dat doen we in stedelijke tot hoogstedelijke dichtheden. Zo maken we in de metropoolregio plek voor meer mensen en bedrijven en bouwen we verder aan een hoogwaardig voorzieningenaanbod. De verschillende stedelijke centra in Amsterdam en in de regio profiteren van elkaars relatieve nabijheid. Het zijn woon-werkgebieden die juist vanwege het belang van die nabijheid niet zomaar elders in Nederland een plek kunnen krijgen. Door binnen bestaande grenzen te bouwen kan het landschap vrij van bebouwing blijven en creëren we draagvlak voor een duurzaam en gezond mobiliteitssysteem, met zo min mogelijk uitstoot en hinder. Amsterdam biedt op die manier plaats aan ongeveer de helft van de woningbouwopgave in de regio.

Door de locaties van de ontwikkelgebieden in de flanken van de gemeente verandert de oriëntatie van Amsterdam op de omgeving. Amsterdam richt zich meer dan voorheen naar de agglomeratie en de rest van de

regio. Wanneer het andere deel van de woningbouwopgave voor de metropoolregio compact in en nabij de centra van de regiokernen wordt gebouwd, worden de mogelijkheden voor openbaar vervoer-verbindingen vergroot. Met het verdichten van de centra ontstaat meer draagkracht voor winkels, voorzieningen en openbaar vervoer, wat bijdraagt aan de leefbaarheid.

### 5.2.2 Evenwichtige ontwikkeling van werk en voorzieningen

De afgelopen jaren is de werkgelegenheid in Amsterdam en de Haarlemmermeer harder gegroeid dan in andere delen van de metropoolregio. Voor de komende jaren zetten we ons, samen met de partners van de metropoolregio, daarom in voor een meer evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio, waarbij ook in andere delen van de metropoolregio nieuwe aanvullende vestigingsmilieus ontstaan.

De afgelopen jaren zijn er veel woningen gebouwd in de regiokernen die ooit als groeikern zijn aangewezen, terwijl de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau vaak achterbleef. De noordzijde en oostflank van de metropoolregio zijn hierdoor in sociaal-maatschappelijk en economisch opzicht kwetsbaar geworden. Regiokernen als Zaanstad, Hoofddorp en Beverwijk kunnen bij verdichting van hun centra, op en rond knooppunten, profiteren van kansen die voortkomen uit verstedelijking. Grootschalige transformatie van bedrijventerreinen in Amsterdam en Zaanstad ten behoeve van woningbouw zorgt ervoor dat bedrijven deels uitwijken naar Almere, Purmerend, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Lelystad. Beide ontwikkelingen leiden tot spreiding van werkgelegenheid. De komst van meer werkgelegenheid verbetert de sociaal-maatschappelijke positie van de inwoners. Ook voor nieuwe vestigingen van hoger onderwijs en cultuur wordt onderzocht of deze in regiokernen een plek kunnen krijgen. Op dit moment werken we op deze wijze ook al samen met Almere aan de verdere ontwikkeling van deze regiokern. Het versterken van het ondernemersklimaat en de veerkracht van de samenleving heeft daar de komende jaren prioriteit.

Amsterdam biedt tot 2050 ruimte aan ongeveer 200.000 extra banen in de gemeente. De andere helft van de verwachte banengroei is voorzien in de andere delen van de metropoolregio. Daarmee verdeelt de banengroei zich veel meer dan voorheen over de regio. Amsterdam ondersteunt de deelregio's bij het opstellen van kwalitatieve economische profielen om de economische kracht van de regio te versterken. Hiermee wordt binnen de MRA gewerkt aan economische complementariteit, terwijl lokaal vestigingskansen worden benut in stadsharten en synergie ontstaat op bedrijventerreinen.

Een evenwichtige spreiding dient ook een ander belang. Voor een economisch sterke metropoolregio zijn ook in andere delen van de metropoolregio aanvullende vestigingsmilieus nodig. Naast vestigingsmilieus voor kantoren gaat het daarbij ook om bedrijventerreinen. In Amsterdam en Zaanstad vindt grootschalige transformatie van bestaande bedrijventerreinen plaats. Bedrijven zoeken hierdoor elders naar ruimte. In met name Almere, Purmerend, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Lelystad is die nog te vinden. Om optimaal invulling te geven aan de ruimte, worden binnen de metropoolregio per deelregio kwalitatieve economische profielen opgesteld. Dat helpt de vestiging van bedrijven aan te laten sluiten bij de eigen kracht en identiteit van de verschillende delen, en bij het complementair zijn aan elkaar.

### 5.2.3 Duurzaam en gezond bewegen in de regio

Binnen de metropoolregio is er sprake van twee verschillende mobiliteitsprofielen: verplaatsingen binnen of tussen hoogstedelijke gebieden (vooral met het openbaar vervoer en de fiets) en verplaatsingen buiten of tussen hoogstedelijke gebieden en minder stedelijke gebieden (vooral per auto). Amsterdam is nu al voor een groot deel een hoogstedelijk gebied en in de toekomst wordt dit gebied door verdichting van de gemeente steeds groter. Dit gaat in Amsterdam gepaard met een verdere verschuiving van autogebruik naar duurzaam en gezond bewegen: lopen, fietsen en openbaar vervoer-gebruik voor de dagelijkse verplaatsingen.

In een evenwichtige metropool zijn dagelijkse voorzieningen en passende werkgelegenheid voor alle inwoners op een snelle en betaalbare manier bereikbaar. Met betere openbaar vervoer-verbindingen tussen werkgebieden en delen van de metropoolregio met relatieve vervoersarmoede, zoals delen van Zaandam, werken

we aan het verbeteren van de kansengelijkheid. We erkennen dat grote delen van de regio onverminderd van de auto afhankelijk zijn. Het regionale autonetwerk wordt daarom via mobiliteitshubs verknoopt met het fiets- en openbaar vervoer-netwerk van Amsterdam. Met de buurgemeenten en de metropoolregio zullen we onderzoeken wat hiervoor de beste plekken zijn.

De afstand die mensen dagelijks afleggen voor woon-werkverkeer van en naar Amsterdam, wordt langer. Steden als Alkmaar, Amersfoort, Utrecht en Leiden zijn ook onderdeel van het Amsterdamse ruimtelijke systeem. Het woon-werkverkeer tussen Amsterdam en verder weg gelegen grotere Nederlandse steden en het toenemend belang van internationale bereikbaarheid vraagt om meer ruimte op het nationaal spoor. Samen met de metropoolregio en het Rijk onderzoeken we hoe we op het nationaal spoor aan de zuidzijde van Amsterdam ruimte kunnen maken voor meer intercity's en internationale treinen. Die ruimte kan verkregen worden door het regionale vervoer in de richting van Hoofddorp, Zaanstad en Almere deels te verzorgen met metro. Aan de noordzijde van de gemeente, vanuit Haarlem richting Amsterdam, en naar het Gooi kan op het nationaal spoor juist meer ruimte gemaakt worden voor regionale treinen. Ook willen we graag met de Vervoerregio Amsterdam, de MRA en het Rijk onderzoeken of op het rijkswegennet ruimte gemaakt kan worden voor nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals hoogwaardige, snelle bussen.

Uitgangspunt van een keuze voor duurzaam en gezond bewegen is bij het betreffende gebied passende en efficiënte mobiliteit. Binnen Amsterdam vraagt de toenemende druk op de openbare ruimte om het geleidelijk autoluw maken van de gemeente. Hiervoor zijn ingrepen in het autonetwerk noodzakelijk, waardoor bijvoorbeeld de tweede ring van de A9-A5 meer benut zal worden als ontsluiting van Nieuw-West en Zuidoost. We zijn ons ervan bewust dat dit meer hinder kan betekenen voor de plaatsen die aan de A9-A5 liggen, zoals Amstelveen. Samen met de landelijke en regionale partners willen we kijken hoe we deze overlast kunnen voorkomen of zoveel mogelijk kunnen mitigeren.

### 5.2.4 Gebruik rijksinfrastructuur

De rijksinfrastructuur van autosnelwegen en spoorwegen in het hoogstedelijk gebied van Amsterdam wordt steeds intensiever gebruikt voor (binnen)stedelijke verplaatsingen. Concurrentie met het doorgaande verkeer op zowel spoor als snelweg leidt tot steeds meer en grotere knelpunten in de nationale netwerken in en rond Amsterdam. Door de nationale en stedelijke systemen te ontvlechten kan zowel de rijksinfrastructuur worden ontlast als de groei van het hoogstedelijk gebied worden gefaciliteerd. Dit geldt zowel voor het wegsysteem als het spoorsysteem. Zie verder de beschrijving van de netwerken voor het openbaar vervoer en de auto in hoofdstuk 7 Ruimtelijk-programmatisch kader.

### 5.2.5 Toekomstbestendige landschappen in de regio

Met de nabijheid, diversiteit en schoonheid van landschappen, ontsloten door een fijnmazig netwerk van meren, vaarten, sloten, dijken, paden en linten, heeft de metropoolregio goud in handen. Binnen onze grenzen liggen de oer-Hollandse veenweiden van Laag Holland en het Groene Hart, de landgoederen van 's-Graveland en de binnenduinrand, de Kennemerduinen met de Noordzeestranden, de bossen en heiden van de Gooi en Vechtstreek, het grote binnenmeer en de kusten van het Markermeer-IJmeer, het 'nieuwe land' van de Flevopolders met de Oostvaardersplassen en de Markerwadden, Unesco-erfgoederen De Beemster en Hollandse Waterlinies, en grootschalige recreatiegebieden als het Amsterdamse Bos. Het is een kostbare collectie die bijdraagt aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. En van groot belang voor een toenemend aantal inwoners als recreatief uitloopgebied, voor de biodiversiteit, voor het bufferen van effecten van klimaatverandering en de productie van gezond en duurzaam voedsel, schoon drinkwater en energieopwekking. We zetten daarom in op behoud én versterking van de waarde en betekenis van deze landschappen als integraal onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.

De grote opgaven die op het landschap afkomen, zien we als ontwikkelkansen. Het landschap moet klimaatbestendiger worden gemaakt, meer in samenhang met het stedelijk gebied beschouwd en met een hogere kwaliteit ingericht en beheerd. We willen investeren in het landschap en helpen om uithollende processen te stop-

pen. Daarbij gaan we uit van de huidige kwaliteiten van de verschillende landschappen en voegen we nieuwe kwaliteiten toe.

In regionale samenwerking zijn meerdere opgaven voor urgente én kansrijke landschappelijke ontwikkeling in beeld gekomen. De veenweidegebieden van Zaanstreek-Waterland, de scheggen en stad-land-verbindingen hebben voor Amsterdam prioriteit. We verkennen hoe opbrengsten uit gebiedsontwikkeling gekoppeld kunnen worden aan investeringen in het landschap. Hierbij werken we nauw samen met onze buurgemeenten, regiopartners en de provincie.

## 5.3 Verduurzamen van een internationaal knooppunt

Via Schiphol, treinstations waar internationale treinen halteren, de zeehaven met de zeesluizen bij IJmuiden en het digitale knooppunt AMS-IX is de metropoolregio met de wereld verbonden. Dit blijven ook voor de toekomst belangrijke knooppunten. De transitie naar een duurzame toekomst, met minder hinder voor de leefomgeving, is daarbij een centrale opgave. Daar zijn in de metropoolregio goede aanknopingspunten voor te vinden.

### 5.3.1 Haven in internationaal perspectief

De haven van Amsterdam maakt deel uit van het Noordzeekanaalgebied. Het is van belang om de ontwikkeling van dit gebied in samenhang te bezien. De bereikbaarheidsopgaven, leefbaarheidsopgaven en de energietransitie vragen om flinke veranderingen. In de IJmond komt de duurzame energie, die voor de kust in windturbineparken wordt opgewekt, aan land. Daarnaast loopt er een aantal grote gas- en stroomleidingen door de metropoolregio, die ruggengraten van het nationale energienetwerk zijn. De Amsterdamse haven ligt daarom op een goede plek om zich te ontwikkelen van op- en overslaghaven voor onder andere fossiele brandstof naar een knooppunt voor duurzame energie en een draaischijf in de circulaire economie. We zorgen dat er voldoende milieuruimte is voor het faciliteren van deze transitie en streven ernaar dat de milieuhinder voor zoveel mogelijk mensen afneemt, zowel in Amsterdam als in de omliggende gemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Zaanstad.

### 5.3.2 Internationale bereikbaarheid

Schiphol vervult een belangrijke rol voor de internationale bereikbaarheid en daarmee voor de aantrekkelijkheid van het centrale deel van Nederland. In de zone tussen Hoofddorp, Zuidas en Amsterdam Zuidoost, en verder richting Utrecht en Almere landen functies die met die internationale bereikbaarheid zijn verknoopt. Samen met Haarlemmermeer onderzoeken we hoe ontwikkelingen tussen Hoofddorp en Amsterdam zowel ten dienste van de internationale en nationale economie staan, als de lokale kwaliteit verbeteren. Vanuit de impact op de leefkwaliteit en het klimaat gedacht, en om meer woningen mogelijk te maken, staat Amsterdam voor een duurzame ontwikkeling van Schiphol. Met minder vluchten en dus minder hinder. De Noord/Zuidlijn zal de openbaar vervoer-verbinding tussen de gemeente en Schiphol versterken. We willen dat vluchten over kortere afstand vervangen worden door internationale treinen. Om dat mogelijk te maken worden de NS-stations Schiphol en Amsterdam Zuid internationale treinstations, waarvandaan treinen via het zuidwesten van Nederland naar België, Engeland en Frankrijk vertrekken, en via het oosten van het land naar Duitsland en verder. Het spoor heeft daarnaast een internationale functie als verbinding met het Europese achterland voor goederen die in de haven worden overgeslagen.

# 6 Amsterdam en de agglomeratie

Als je Amsterdam vanuit de lucht bekijkt, lopen Zaanstad, Amsterdam, Diemen, Duivendrecht en Amstelveen in elkaar over. Dat aaneengesloten stadsgebied noemen we de agglomeratie. Voor de manier waarop mensen

gebruikmaken van voorzieningen en door dit gebied bewegen, zijn gemeentegrenzen weinig relevant. Hetzelfde geldt voor infrastructuur en groen, water en landschap. Hoewel de omgevingsvisie alleen bindend is voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam, laten we daarom toch zien hoe we op de schaal van de agglomeratie invulling geven aan de strategische keuzes voor een meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen en rigoureus vergroenen. Daarnaast benoemen we de bestaande kwaliteiten van de gemeente. Die vormen een waardevol vertrekpunt bij de ontwikkeling van Amsterdam.

## 6.1 **Samen optrekken**

De komende decennia richt de ontwikkeling van Amsterdam zich minder op het centrum en meer naar buiten. Veel van onze ontwikkelgebieden raken direct aan die van de buurgemeenten. Ontwikkelingen als de Achtersluispolder in Zaanstad en De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel gaan naadloos over in Amsterdamse projectgebieden in Haven-Stad en Amstel-Stad/Bijlmer-West. Door goed af te stemmen kunnen die ontwikkelingen elkaar versterken. We hebben in overleg en met hulp van de buurgemeenten een visiekaart getekend waarin het onderscheid tussen Amsterdam en de andere gemeenten nauwelijks zichtbaar is. Voor de duidelijkheid: alles dat in de omgevingsvisie buiten de Amsterdamse gemeentegrenzen is getekend, heeft geen status. Waar ideeën de gemeentegrens overschrijden, moet dat gelezen worden als een startpunt voor gesprek en samenwerking met onze buurgemeenten en andere partijen.

### 6.1.1 Gezamenlijke kansen en opgaven

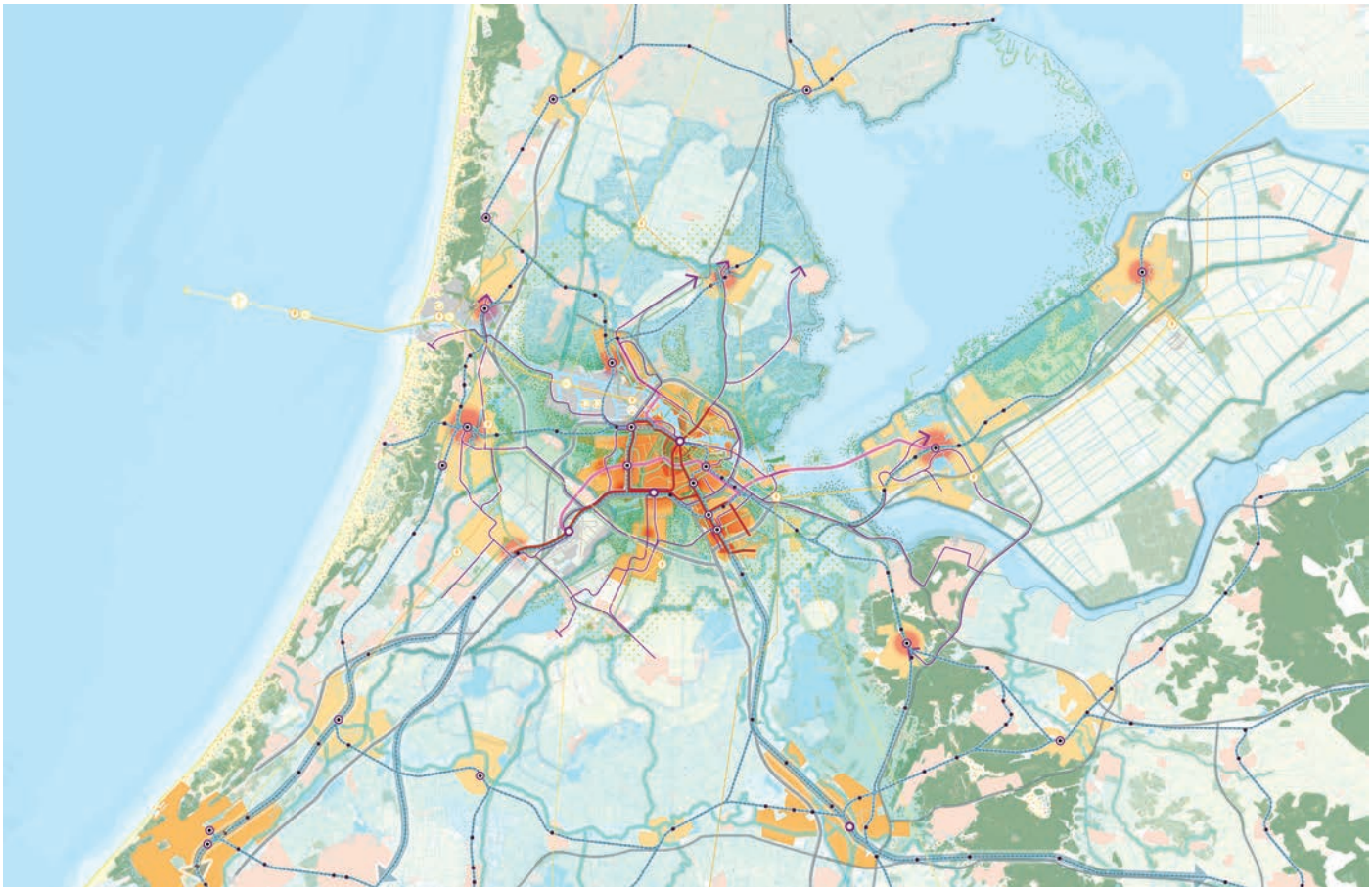
Als definitie van de agglomeratie zijn we uitgegaan van het doorlopende stedelijk weefsel. Ouderkerk aan de Amstel, Badhoevedorp, Oostzaan, Landsmeer en de dorpjes van Waterland zien we daarom niet als onderdeel van de agglomeratie. Hier is juist de dorpse kwaliteit en de vrije ligging in het landschap, en daarmee het losliggen van de agglomeratie, van belang. Door de agglomeratie als een eenheid te bekijken, komen gezamenlijke kansen en opgaven in beeld. In alle delen van de agglomeratie wordt door transformatie en verdichting ontwikkeld. En overal zal de komende tijd een omschakeling naar duurzame energie gemaakt worden. Hoe kunnen we elkaar daarin helpen? Er liggen kansen voor gedeelde warmtenetten en elektra-onderstations en het inpassen van ruimte voor sport. Keuzes die we hierin als Amsterdam maken, hebben impact op onze buren. Ook willen we meer vanuit de schaal van de agglomeratie bekijken waar bedrijven en stadslogistiek in de nabijheid van Amsterdam een plek kunnen krijgen. We kunnen onze onderlinge verbindingen versterken door fietsroutes goed op elkaar aan te laten sluiten en we kunnen samen nadenken over het verminderen van tussenliggende barrières.

## 6.2 **Nieuwe stedelijke kwaliteit in een meerkernige agglomeratie**

Samen met de buurgemeenten vormt Amsterdam in 2050 een meerkernig en compact stedelijk gebied, waar buurten en kernen onderling verbonden zijn. In Amsterdam zijn voormalige werkgebieden langs de IJ-oevers en tussen de naoorlogse wijken en het landschap uitgegroeid tot gemengde buurten. Hier kun je wonen in hoge dichtheden, met nieuwe voorzieningen om de hoek en ruimte voor bedrijvigheid. In de naoorlogse wijken van Amsterdam vinden we ruimte voor meer inwoners en voorzieningen. Dit kan dankzij een zorgvuldige verdichting, waarbij de leefbaarheid en gemeenschappen versterkt worden. Bestaande cultuurhistorische waarden bieden in de naoorlogse wijken volop aanleiding voor het maken van een nieuwe stedelijke kwaliteit.

De nieuwe buurten kennen een prettige afwisseling tussen rustig wonen en levendige straten en pleinen en er is volop groene kwaliteit. Ze hebben een dichtheid aan wonen en werken die ruimte laat voor voldoende groen, openbare ruimte, voorzieningen en sportvelden. Dat betekent dat complete buurten het uitgangspunt is, niet maximale dichtheid. In buurten is in gebouwplinten ruimte gemaakt voor bedrijvigheid en voorzieningen. In de hele gemeente wordt het ruimtebeslag van de auto verminderd om plaats te maken voor actief vervoer, verblijven en meer groene kwaliteit.

## Toekomstbeeld Amsterdam in de regio



**Meerkernige metropoolregio**


Agglomeratie: meerkernig en compact stedelijk gebied, met onderling verbonden buurten en kernen


Regiokern met verdichting op en rond ov-knooppunten


Overige dorpen en steden, vrij gelegen in het landschap

**Verbonden door openbaar vervoer**


Een regionaal fietsnetwerk verbindt de agglomeratie met de omgeving


Metro: hoogwaardig openbaar vervoer (hov) verzorgt een groot deel van het regionale verkeer


Bus: hoogwaardig openbaar vervoer (hov) verzorgt een groot deel van het regionale verkeer


Sprinters: hoogwaardig openbaar vervoer (hov) verzorgt een groot deel van het regionale verkeer


Nieuwe metroverbindingen, afgestemd op regionale ontwikkelingen


Richting het zuiden op het spoor meer ruimte voor intercity's en internationale treinen


Overstap tussen auto en openbaar vervoer via hubs (locaties nog onbepaald) bij kruising snelweg en ov

**Met landschap van grote(re) waarde**


Groene scheggen: landschapsparken met natuur, recreatie en klimaatadaptatie


Waterland: verminderde bodemdaling, verhoogde biodiversiteit en meer mogelijkheden recreatief medegebruik


IJmeer: open ruimte met grote maat, natuur en recreatie in de kustzones


Nationaal park Nieuw Land: Markermeer, Lepelaar- en Oostvaardersplassen en Marker Wadden


Stelling van Amsterdam: historie gecombineerd met recreatie en natuur

**Duurzaam en internationaal knooppunt**


Amsterdamse haven: knoopppunt voor duurzame energie en draaischijf in de circulaire economie


Aanlanding grootschalige windparken op zee


Energiehoofdstructuur (indicatief)


Waterstofnetwerk (indicatief)


Schiphol is duurzaam ontwikkeld met kleinere milieucontouren en minder hinder


Internatonale treinstations verbinden de metropoolregio met stedelijke regio's in het buitenland

### 6.2.1 Stad aan water en landschap

De centrale ruimtelijke beweging van de structuurvisie uit 2011 was de uitrol van het centrum. Deze compacte verstedelijkingsstrategie richtte zich vooral op de zone direct rondom de vooroorlogse wijken: in de Ringzone langs de A10 en het ringspoor en in de centrale delen van de noordelijke IJ-oevers. De nieuwe ruimtelijke koers naar een meerkernige gemeente betekent dat de meeste nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Amsterdam transformeert in deze stadsdelen bedrijventerreinen en verdicht bestaande buurten. Via deze stadsdelen maakt de stad de verbinding met het water van het IJ en met de groene scheggen. Veel aandacht gaat daarom uit naar de vormgeving van de randen van de stad aan het IJ en het landschap. Het gebruik van het water en het groen zal intensiever en gevarieerder worden. Nieuwe buurten langs het IJ en grenzend aan de groene scheggen geven Amsterdam ook een meer naar de regio gericht gezicht. Een deel van de bezoekerseconomie zal zich naar hier verplaatsen. In en direct rond het centrum ontstaat hierdoor ruimte voor meer balans tussen wonen, werken en bezoekerseconomie.

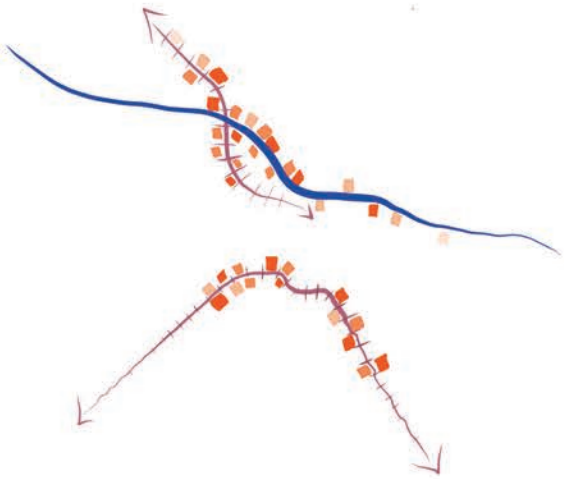
Het belang van de ontwikkeling van het waterfront, met het IJ als centrale ruimte, is in het advies over de IJ-oeververbindingen uit 2020 opnieuw bevestigd. Net als het belang van het IJ voor de beroepsvaart. De bouw van twee bruggen en een intensiever gebruik van het IJ voor vervoer van personen maakt van de kades en oevers meer dan alleen een mooi decor. Amsterdam zal zich nog sterker naar het IJ richten. Aan de noordoever van het IJ ontstaat een kralenketting van aantrekkelijke publieke plekken, met culturele voorzieningen, een mogelijk nieuw park bij de Sixhaven en een park op de NDSM-werf, uitzichtpunten en zwemplekken. Het worden plekken die voor heel Noord grote betekenis hebben. Met de ontwikkeling van Haven-Stad komt ook het westelijk deel van Amsterdam aan het IJ te liggen. Hier komen ook twee nieuwe stadsparken aan het water.

De belangrijkste zwaartepunten van ontwikkeling en concentraties van werken en voorzieningen bevinden zich rondom belangrijke openbaarvervoerknooppunten. Dankzij investeringen in trein, metro en hov zijn deze nieuwe gebieden straks goed bereikbaar vanuit de hele metropoolregio en de rest van ons land. Ze ontlenen hun kwaliteit aan de nabijheid van groene stadsranden en de aangrenzende bestaande buurten in Nieuw-West en Zuidoost. Ze worden via aantrekkelijke stadsstraten en -lanen en groene routes verbonden met het landschap en het bestaande stedelijk gebied. De nieuwe ontwikkelgebieden vormen zo ook een verbinding tussen Nieuw-West en Zuidoost en de groene scheggen. De barrières van spoor en snelwegen worden hiervoor geslecht.

In de bestaande buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen we vooral langs doorgaande straten en lanen. Deze vormen een raamwerk van stadsstraten en stadslanen die de kwaliteit van bestaande buurten vergroten en ze verbinden met de hele gemeente. Op dit raamwerk liggen plekken met stedelijke betekenis: stedelijke centra bij Osdorpplein, Buikslotermeerplein en Amsterdamse Poort en stationskwartieren bij de grote stations. Op plekken waar stad, groen en water elkaar raken, komen groen-blauwe hotspots, waar mensen vanuit de hele gemeente naartoe komen om groen, ruimte en water te beleven. Voorbeelden zijn de kop van de Sloterplas, de noordoever van de Nieuwe Meer en het Buiteneiland op IJburg.

### 6.2.2 Stad rond het centrum

De ontwikkeling van Nieuw-West, Noord en Zuidoost tot plekken met een eigen stedelijke kwaliteit vermindert de druk op het centrum van Amsterdam. In alle delen van de agglomeratie zijn kernen met voorzieningen, die een lokaal, stedelijk en eventueel nog groter bereik hebben. Mensen komen daar samen voor hun dagelijkse boodschappen, om onderwijs te volgen of naar het theater te gaan. Binnen die kernen neemt de Amsterdamse binnenstad als onderdeel van het grotere centrum van de gemeente een speciale positie in. De binnenstad moet weer een verbindende functie krijgen voor Amsterdammers. Dat vraagt om een goede balans tussen wonen, werken en de bezoekerseconomie en een openbare ruimte die uitnodigt om er te verblijven. Dit betekent dat naast grootstedelijke functies met een regionale en landelijke betekenis, zoals musea, poppodia, theaters, wetenschap en toonaangevende horeca, er ook ruimte is voor werken en voor wonen voor alle inkomensgroepen en elk type huishouden. In de Aanpak Binnenstad wordt dit de komende jaren verder uitgewerkt.











**Verstedelijkingsconcept agglomeratie**

De stad verdicht op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en verbonden met de regio. Aan de zuidkant langs spoor en metro ichting Zuidoost en Schiphol, aan de noordkant an de stad langs spoor, hov en metro richting Zaandam. De grote ontwikkelgebieden zijn verknoopt met bestaande buurten dankzij doorlopende straten en groene routes. Hierlangs is ook in bestaande buurten ruimte voor verdichting en nieuwe tedelijke kwaliteit. Deze verdichting, samen met de versterking van stedelijke plekken in de hele stad, betekent een meerkernige ontwikkeling op basis van eigen karakter en kwaliteiten. Deze kernen en buurten zijn onderling en met het centrum verbonden door een continu en vanzelfsprekend netwerk van aantrekkelijke en groene straten. Voldoende groen in de buurt, in de openbare ruimte en goede verbindingen met het landschap en het water zorgen voor een leefbare en klimaatbestendige stad.

Het centrum van Amsterdam is groter dan de binnenstad. Alle buurten binnen de ring, ten zuiden van het IJ, kenmerken zich door stedelijk gebruik van de ruimte. In 2050 kennen ze nog steeds een intensief gebruik van de schaarse ruimte, maar ze zijn tegelijk leefbaarder geworden. Een autoluwe en groen ingerichte openbare ruimte is hiervoor onmisbaar. Plek voor verblijven, duurzaam en gezond bewegen en straatgroen staat voorop. We bewaken de prettige afwisseling tussen levendige stadsstraten en pleinen en rustige woonstraten in de vooroorlogse buurten. Dat betekent dat we terughoudend zijn met horeca en andere publiekstrekkende functies in woonbuurten, terwijl we tegelijk in de stadsstraten de economische functies in gebouwplinten beschermen. Ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid blijft in de buurten zoveel mogelijk behouden.

In de stadsdelen binnen de ring is de afgelopen jaren sprake geweest van een flinke toename van de bouwdynamiek. Het gaat hier niet zozeer om het bouwen van nieuwe gebouwen, maar om aanpassingen en uitbreidingen van bestaande panden door middel van onderkeldering, uitbouwen, splitsen van huizen, dakopbouw en meer. Het toevoegen van woonoppervlak in het bestaande stedelijk gebied past in het beleid voor verdichting door toevoegen van woonoppervlak en meer huizen. De bouwdynamiek brengt echter veel overlast voor de omgeving met zich mee. Het betekent ook verandering van wijken in fysieke en ook sociale zin. Amsterdam zet zich in om de negatieve gevolgen van de bouwdynamiek tegen te gaan. Het uitgangspunt is daarbij een nieuwe balans tussen ruimte om te investeren in verhoging van kwaliteit en comfort en de negatieve effecten hiervan, zoals de overlast, impact op de klimaatbestendigheid van de gemeente en aantasting van stadsgezichten.

De gemeente verdicht op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en verbonden met de regio. Aan de zuidkant langs spoor en metro richting Zuidoost en Schiphol, aan de noordkant langs spoor, hov en metro richting Zaandam. De grote ontwikkelgebieden zijn verknoopt met bestaande buurten dankzij doorlopende straten en groene routes. Hierlangs is ook in bestaande buurten ruimte voor verdichting en nieuwe stedelijke kwaliteit. Deze verdichting, samen met de versterking van stedelijke plekken in de hele gemeente, betekent een meerkernige ontwikkeling op basis van eigen karakter en kwaliteiten. Deze kernen en buurten zijn onderling en met het centrum verbonden door een continu en vanzelfsprekend netwerk van aantrekkelijke en groene straten. Voldoende groen in de buurt, in de openbare ruimte en goede verbindingen met het landschap en het water dragen bij aan een leefbare en klimaatbestendige gemeente.

## 6.3 **Scheggen**

De komende decennia verbetert Amsterdam door de ontwikkeling van Nieuw-West, Noord en Zuidoost de relatie met de scheggen. We maken daarbij gebruik van de bijzondere opbouw van de agglomeratie. Deze heeft de vorm van een hand met vingers. De vingers zijn verstedelijkte stadslobben en daartussen liggen de groene scheggen. Deze vorm maakt het voor elke inwoner van de agglomeratie mogelijk om binnen 15 minuten met de fiets in het landschap te zijn. Deze kwaliteit onderscheidt ons van de meeste andere grotere steden in metropoolregio's wereldwijd.

De scheggen zijn per definitie een gezamenlijk belang van Amsterdam en de omliggende gemeenten, omdat ze over gemeentegrenzen doorlopen en bijdragen aan de leefbaarheid van de hele agglomeratie. Amsterdam koestert deze scheggen als belangrijkste ruimtelijke verbindingen tussen stad en landschap, en heeft per scheg een koers voor ogen. Die koers sluit aan op de specifieke gebiedskenmerken en speelt in op de opgaven die op die scheg afkomen. Het zijn geen in beton gegoten plannen, maar ambities van Amsterdam voor de ontwikkeling op de lange termijn. Hieronder volgt de essentie van de koers per scheg:

### 6.3.1 Waterland – Amsterdam Wetlands

'Laag Holland' wordt een groot aaneengeschakeld Hollands veennatuur- en veencultuurlandschap van internationale allure en betekenis. Met een nieuw evenwicht tussen het veen en weide, en meer mogelijkheden voor recreatief medegebruik. De bodemdaling is gestopt, de biodiversiteit toegenomen en het waterbergend vermogen gestegen, mede door een transitie naar landschapsinclusieve landbouw. Amsterdam heeft een aantal gebieden in Waterland in eigendom. Indien mogelijk zetten we deze gebieden in om bij te dragen aan een

versnelling in het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

### 6.3.2 IJmeer – De Metropolitane Verademing

We koesteren de beleving van horizon, de grote maat van de open ruimte en de natuurwaarden van Europees belang zo vlak bij het drukke stedelijke gebied. Ontwikkelingen bezien we daarom op de schaal van het IJsselmeergebied. Ruimtelijke ontwikkelingen richten we vooral op de kustzones. We sluiten daar aan op de specifieke landschappelijke kenmerken en werken aan openbaar toegankelijke en recreatief aantrekkelijke kustlandschappen die tegelijk het ecologische systeem versterken.

### 6.3.3 Diemerscheg – Groot Nat Klimaatbos

Het Diemerbos is het grootste aangeplante bos in de Hollandse veenweidegebieden en daarmee uniek. Dit leidmotief gebruiken we voor een verdere ontwikkeling van een aaneengesloten nat bossysteem binnen de voormalige Gemeenschapspolder. De Diemerscheg wordt een landschapspark met ruimte voor mens én dier, en met specifieke kansen voor waterberging, duurzame opwek van energie en het versterken van de natuur- en waterkwaliteit.

### 6.3.4 Amstelsscheg – Landschap van Rembrandt

Het oer-Hollandse landschap van de veenontginningen, de meanderende Amstel met buitens, molens en koeien in de wei werd al vastgelegd door Rembrandt. Vooral in de kop van de Amstelscheg staat dit landschap onder druk. Om de toenemende recreatieve druk op te vangen stellen wij voor de kop van de Amstelscheg tot ‘Landschapspark van Rembrandt’ te ontwikkelen.



De scheggen: verknoping stad en landschap met verschillende karakters.

# Visiekaart Amsterdam 2050

## Algemeen

- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- bebouwing buiten de agglomeratie
- gemeentegrens Amsterdam

## Groen en landschap

- park en landschapspark
- landschap
- water
- stadsstrand
- dijken

## Verbindingen

- netwerk van stadsstraten en stadslanen
- lange-lijnen-fietsnetwerk
- verbinding stad en landschap
- verkleinen barrièrewerking
- metro met station
- hoogwaardig openbaar vervoer
- spoorweg met station
- verdeelring A10 met een belangrijke functie voor stedelijk verkeer
- rijksweg met afrit
- veerverbinding
- brug over het IJ
- indicatie oeververbinding
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

## Stedelijke ontwikkeling

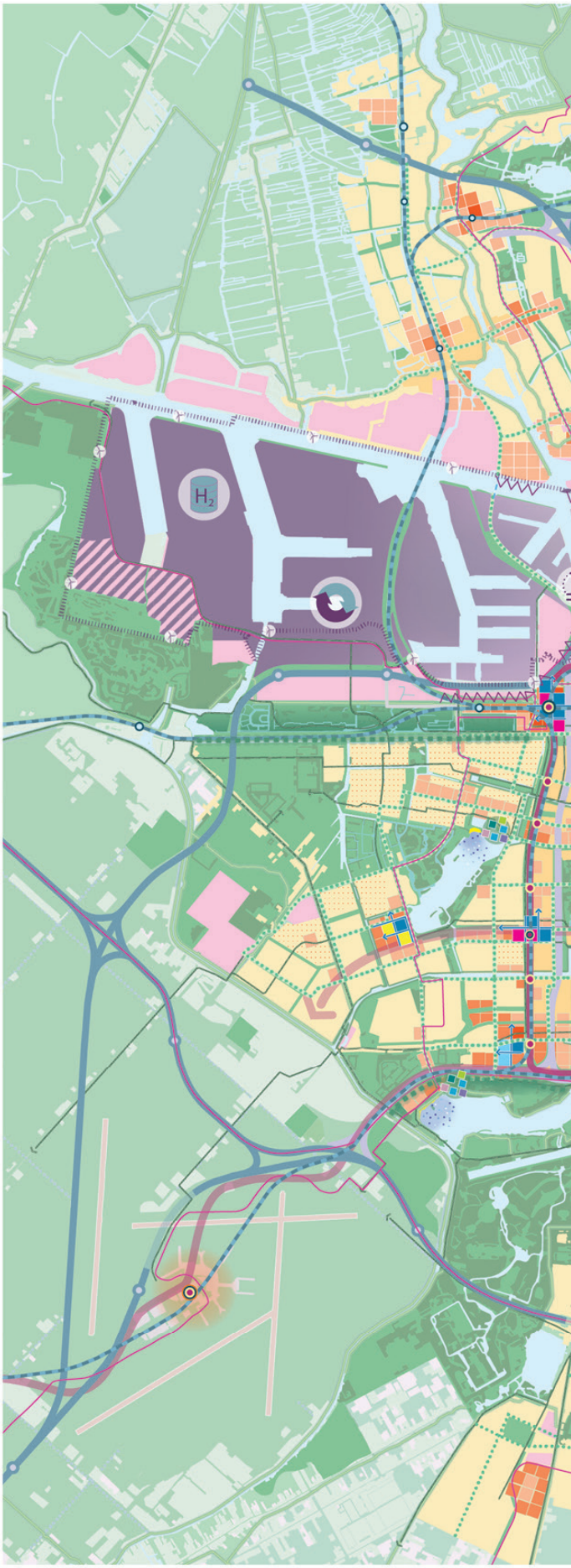
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- pilotgebied grootschalige intensivering
- regionale ontwikkeling rond haltes Noord/Zuidlijn
- havengebied en industrie
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek

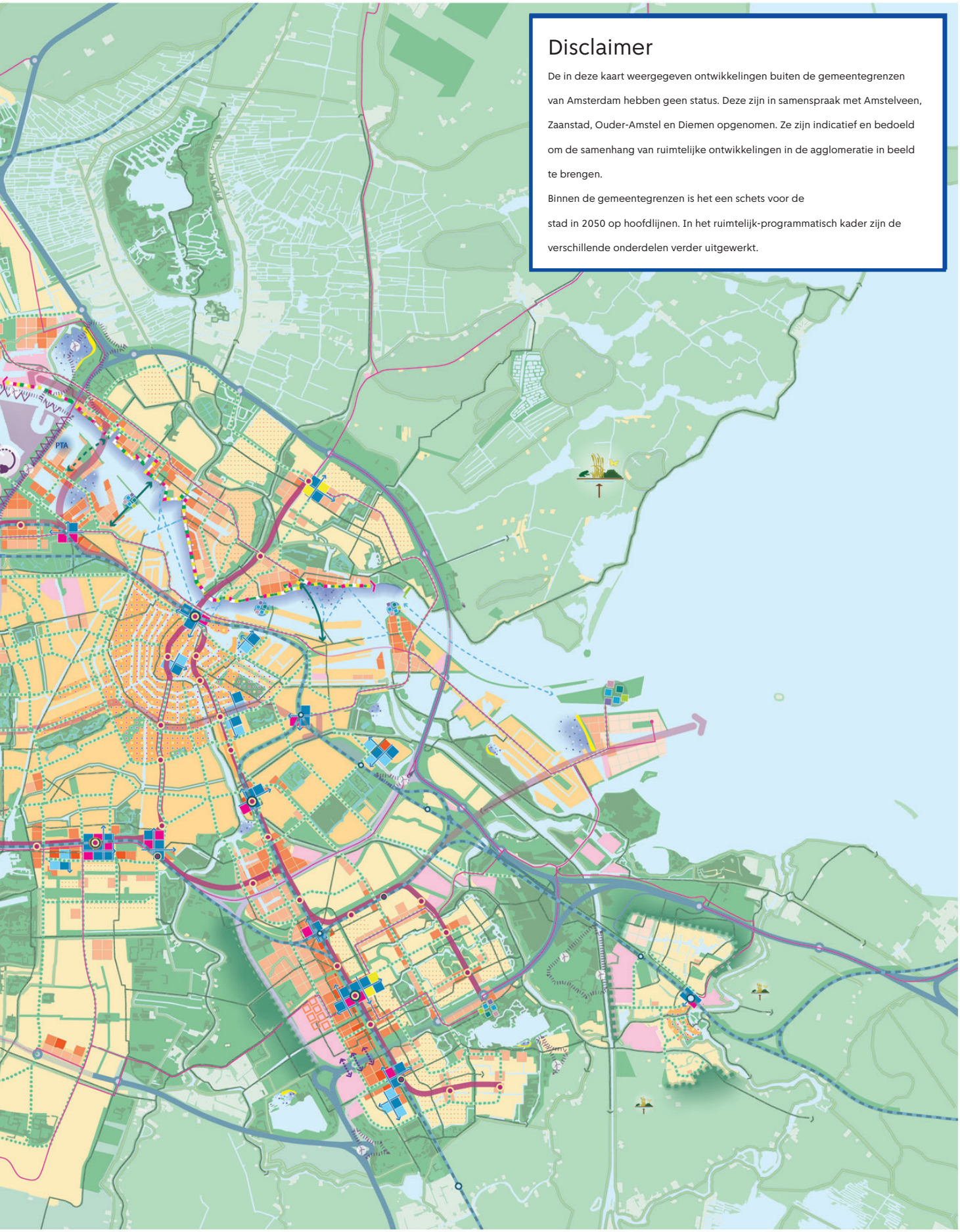
## Plekken met stedelijke betekenis

- stationskwartier
- Innovatiedistrict
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- centrumgebied

## Energie en duurzaamheid

- voorkeursgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- opslag duurzame energie
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit






## Disclaimer

De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam hebben geen status. Deze zijn in samenspraak met Amstelveen, Zaanstad, Ouder-Amstel en Diemen opgenomen. Ze zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de agglomeratie in beeld te brengen.

Binnen de gemeentegrenzen is het een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. In het ruimtelijk-programmatisch kader zijn de verschillende onderdelen verder uitgewerkt.

### 6.3.5 Westeinderscheg – Groot Amsterdamse Bos en Hollandse Meren

Het Amsterdamse Bos is een succesvol voorbeeld van een landschapspark. Door de schaal is er ruimte voor een aantrekkelijke combinatie van meerdere gebruiks- en belevingswaarden met hoge kwaliteit. De opgave is wel om het bos beter met zijn stedelijke omgeving te verbinden. Aan de noordzijde betrekken we daarin de groene en recreatieve ontwikkeling van de Oeverlanden en aan de zuidzijde de bovenlanden langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer naar de Westeinderplas.

### 6.3.6 Scheg van West – Amsterdamse Tuinen en Lusthoven

We bouwen voort op het onderscheidende leidmotief van de Tuinen van West en bouwen het concept verder uit naar een groter, labyrintisch, maar samenhangend landschapspark. Hierin is een rijke schakering van groene initiatieven, stadslandsbouw, (openbare) velden, akkers, tuinen, (voedsel)bossen, boomgaarden en moderne volkstuinen mogelijk. In contrast hiermee staat het grootschalige en draagkrachtige landschap van 'powerpolder' Haarlemmermeer, met een sterk landschappelijk, en tegelijk recreatief, raamwerk.

### 6.3.7 Spaarnwouder Scheg – Landschapspark tussen de Steden

Met de verdere intensivering van Haarlem enerzijds en Amsterdam anderzijds (Haven-Stad) zal de recreatieve druk op het tussenliggende landschapspark Spaarnwoude flink toenemen. We zetten hier in op de mogelijkheid om het aantal bezoekers flink te laten groeien, de diversiteit aan programma te stimuleren met daarin op strategisch aangewezen plekken ruimte voor intensievere vormen van recreatief programma.

De ontwikkeling in de scheggen is afhankelijk van de fasering van stedelijke ontwikkellocaties, de urgentie vanuit andere opgaven én de mate waarin andere partijen de opgave delen.

## 6.4 Stadsverzorgende ruimtevragers

De ambities van deze omgevingsvisie vragen om een toename van ruimte voor wonen, werken, recreëren en verplaatsing. Daarnaast leidt de groei van de gemeente en de voorgenomen transities in energie, mobiliteit en bezoekerseconomie tot een groei in het ruimtegebruik voor overslag, nutsvoorzieningen en stallingscapaciteit die een verzorgende functie voor de gemeente hebben. Zowel in de gebiedsontwikkeling als in bestaande delen van Amsterdam zal dit slim ingepast moeten worden. De omgevingsvisie neemt bij de inpassing van stadsverzorgende functies de schaal waarop ze functioneren als uitgangspunt.

### 6.4.1 Stedelijke schaal en hoger

Stadsverzorgende functies met een stedelijk, agglomeratie- of regionaal bereik worden op locaties ingepast die vanuit dit oogpunt logisch zijn. Het Havengebied ligt hierbij voor de hand bij nutsvoorzieningen die een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van de haven tot circulaire hub. Vanwege de al aanwezige en te ontwikkelen infrastructuur speelt de haven ook een grote rol in de regionale warmte- en energietransitie. Voor de opwek van energie zijn potentiële locaties aangewezen dicht tegen de agglomeratie aan. Voor cruciale locaties in de stedelijke mobiliteitstransitie wordt aangehaakt op stedelijke en regionale infrastructuurnetwerken. Zo liggen voor de hubs locaties langs het regionale auto- en railnetwerk voor de hand. Voor de vernieuwing en spreiding van de bezoekerseconomie liggen locaties met een goede bereikbaarheid voor de hand.

### 6.4.2 Tussenschaal

Een groot deel van de te verwachten ruimtevragers valt tussen het stedelijk en buurtniveau in. Functies als onderstations, P+R's, warmteoverdrachtstations, werven en afvaloverslagstations fungeren op het niveau van een

stadsdeel of windrichting. In gebiedsgerichte omgevingsprogramma's wordt op dit schaalniveau invulling gegeven aan de juiste locatie voor deze functies. Daarbij gelden opnieuw functiemening en inpassing in de buurten als uitgangspunt. Vanwege de transformatie van veel bedrijventerreinen en rafelranden in Amsterdam is het cruciaal om door middel van strategische reserveringen op toekomstige ruimtevragers te anticiperen. Om ook voor toekomstige ruimtevragers voldoende ruimte te houden, wordt in gebiedsontwikkeling geprogrammeerd met overmaat. Middenspanningsruimtes, warmte-koudeputten of buurthubs zullen ook in bestaande buurten een plek moeten krijgen. Deze functies worden zo goed mogelijk ingepast in het stedelijk weefsel, bij voorkeur inpandig.

## 6.5 **Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt**

Groeien binnen grenzen betekent ontwikkeling van het bestaand stedelijk gebied. In Amsterdamse buurten hebben de opgaven voor onder andere wonen, werken, groen en duurzaamheid grote gevolgen. Toevoegen van bebouwing of ingrijpende transformatie heeft altijd als doel nieuwe kwaliteit toe te voegen aan wat er al is. Daarbij hebben we veel aandacht voor bestaande kwaliteiten.

Kenmerkend voor Amsterdam is dat bij de ontwikkeling altijd gestreefd werd naar een zorgvuldige en samenhangende stedenbouwkundige opzet. Openbare ruimte, water, groen, bebouwing, architectonische vormgeving en programma vormen een eenheid en versterken elkaar. In het Amsterdamse welstandsbeleid zijn die verschillende perioden van de ontwikkeling beschreven als ruimtelijke systemen, met ieder hun eigen kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn het vertrekpunt vanuit waar de verandering en ontwikkeling van de gemeente vormgegeven wordt. In principe worden de waardevolle basisprincipes van de stedenbouwkundige opzet behouden, gerepareerd of versterkt.

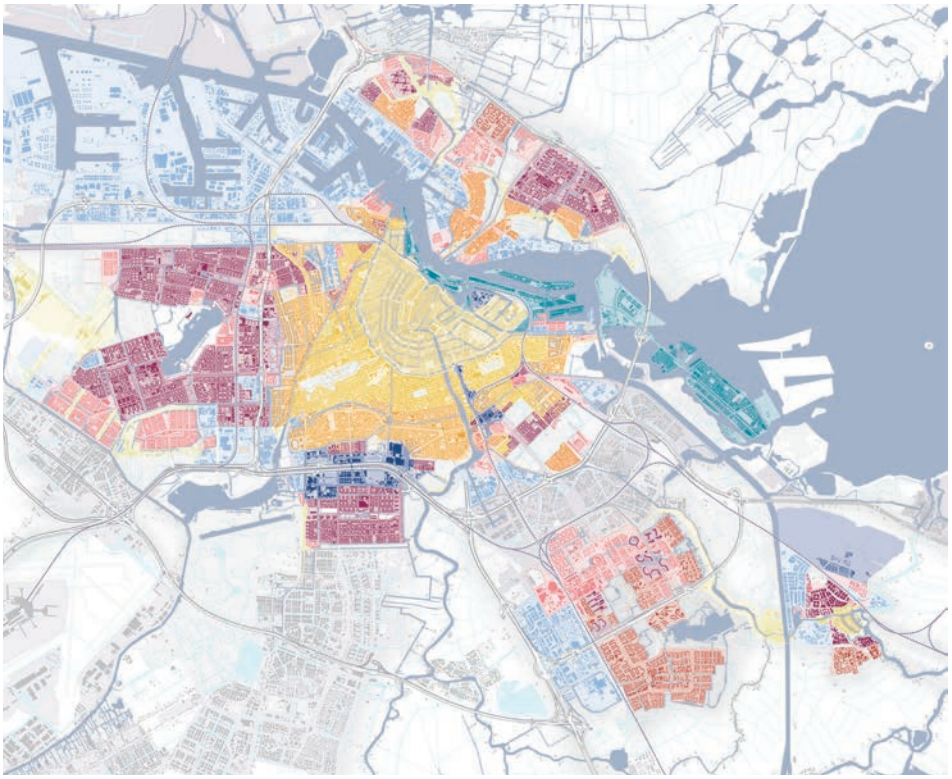
De ruimtelijke systemen delen Amsterdam in verschillende gebieden op. Daarnaast zijn er op een hoger schaalniveau elementen die deze gebieden met elkaar verbinden. Dat kunnen doorlopende straten, grachten en groenstructuren zijn. In Noord, dat uit veel verschillende ruimtelijke systemen bestaat, smeedt het onderliggende landschap van de dijk, het water en het groen, de gebieden aan elkaar. Ook de stadsvorm zelf, als een hand gelegen in groene landschappen, die als scheggen diep doordringen, en de ligging langs het IJ is een belangrijke bestaande kwaliteit.

De samenbindende elementen vragen om een zorgvuldige aanpak. Straten en lanen vormen een belangrijk element in de stedenbouwkundige opzet in alle vooroorlogse gebieden en in veel van de naoorlogse wijken. Met een inzet op een autoluwe gemeente worden deze straten weer belangrijker als interne verbinders voor langzaam verkeer en OV tussen buurten en stadsdelen. De waterstructuur die Amsterdam kent is deels ontstaan als functioneel onderdeel van de gemeente, voor verkeer en vervoer en de waterhuishouding. Tegelijk heeft sinds de aanleg van de grachtengordel water, in combinatie met groen, een sterk esthetische en structurerende rol. Het sterkst is dat zichtbaar in Plan Zuid en in de naoorlogse gebieden in Nieuw-West en Buitenveldert.

Bij alles wat we de komende decennia toevoegen aan de gemeente streven we naar het zorgvuldig en samenhangend versterken van de bestaande ruimtelijke systemen. Ze vormen ook inspiratie voor nieuwe invulling van de Amsterdamse traditie van stadsontwerp, nu passend bij deze tijd. Ontwikkeling van gebieden zullen we aangrijpen om de samenbindende structuur van straten, water en groenstructuren te versterken. Ook geven we veel aandacht aan de randen van het stedelijk gebied, aan landschap en het IJ. De komende tijd zullen we uitwerken hoe we omgaan met de bestaande kwaliteiten als vertrekpunt in een verdichtende gemeente.

Ruimtelijke systemen:
de indeling in ruimtelijke systemen laat zien hoe de stad in opeenvolgende perioden gegroeid is. Het zijn gebieden waarin de stedenbouw en bebouwing een gelijksoortig karakter heeft. De afbeelding hiernaast laat de volgende ruimtelijke systemen zien:

- binnenstad
- historische kernen, linten en fragmenten
- 19e-eeuwse ring
- gordel '20-'40
- tuindorpen
- AUP en Post-AUP
- woonerven en meanders
- woongebieden na 1985
- de IJ-landen
- kantoren en bedrijventerreinen
- transformatiegebied



Samenbindende elementen:
de opzet van de openbare ruimte, de water-, groen- en landschapsstructuur en hoogbouwaccenten binden de verschillende ruimtelijke systemen en gebieden in de stad aan elkaar.

- bebouwing die straten en pleinen vormt
- groene lanen
- bijzondere publieke gebouwen
- station
- stadssilhouet rondom knooppunten
- groen- en waterstructuur
- landschappelijke onderlegger
- dijken
- oevers en kades



# 7 Ruimtelijk-programmatisch kader

Amsterdam wil stevig richting geven aan de wijze waarop de gemeente zich tot 2050 ontwikkelt. De strategische keuzes voor meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, en rigoureus vergroenen zijn daarom voor onze gemeente uitgewerkt in een ruimtelijk-programmatisch kader. Het ruimtelijk-programmatisch kader is geen blauwdruk, maar biedt richting aan de wijze waarop de gemeente op verschillende manieren en met verschillende snelheden kan groeien. We geven ermee richting in het groen in de gemeente, de mobiliteit, de belangrijke openbare ruimtelijnen, ruimte voor economie en wonen, en de energieproductie. Voor sommige van deze onderwerpen geeft het ruimtelijk-programmatisch kader een stip op de horizon, waar we in stappen naartoe kunnen werken. Voor andere onderwerpen is het richtinggevend voor projecten en beleid om samenhang te garanderen in de ontwikkeling van Amsterdam. Door helder te zijn over keuzes op hoofdlijnen ontstaat daarbinnen ruimte voor het samen stadmaken.

**Ruimte voor groen en bewegen**
Amsterdam werkt aan een robuust groenblauw raamwerk. Dit wordt gevormd door de landschappen, landschapsparken, parken en het buurtgroen, verbonden door groene lanen, routes, oevers en taluds. Het groen in Amsterdam is vanuit cultuurhistorisch, ecologisch en recreatief perspectief nauw verbonden met de waterstructuur. Dit behouden en versterken we waar mogelijk. Het groen-blauwe raamwerk maakt de gemeente hittebestendiger, ecologisch sterker, draagt bij aan de opvang van regenwater, het ontlasten van het watersysteem en geeft bewoners ruimte voor ontmoeting, bewegen, verblijven en een actieve rol door medebeheer, stadslandbouw en tuinieren. In 2050 zijn alle buurten via groene fiets- en wandelroutes verbonden met het landschap. Binnen de gemeente zijn nieuwe parken aangelegd en bestaande verbeterd. Landschapsparken en parken voorzien in ongeveer de helft van de groenbehoefte van nieuwe buurten. De andere helft betreft groen in de directe leefomgeving: buurtparken, groene oevers en groene pleinen. Ruimte voor sport vinden we grotendeels in de buurten en door intensivering van bestaande sportparken, waarvan ook de groene kwaliteit versterkt wordt. Dubbel ruimtegebruik vormt het uitgangspunt in de gemeente. Sport als functie in en op gebouwen en overkluizingen van (snel-)wegen met vernieuwende concepten bieden kans om sport in de directe woonomgeving aan te bieden. Voor de restopgave van meer extensieve vormen van sport is een beperkt aantal zoekgebieden benoemd voor sportlandschappen.

**Duurzame stedelijke mobiliteit**
Een meerkernige metropool kan alleen als eenheid fungeren als de verbindingen van topniveau zijn. De Amsterdamse inzet op duurzame en gezonde mobiliteit is onderdeel van een verbetering van de bereikbaarheid binnen de metropoolregio. We sluiten in deze omgevingsvisie aan bij de bestaande afspraken die we binnen de Metropoolregio Amsterdam en met het Rijk hebben gemaakt, en bouwen er op voort. De nieuwe voorstellen zijn bedoeld als startpunt van gesprek.

In onze visie gaat de Amsterdamse metro een steviger rol vervullen in de regionale bereikbaarheid. Metro ontlast het zwaar belaste NS-spoor en speelt ruimte vrij voor reizen over langere afstanden. Het metronet wordt daartoe met nieuwe lijnen uitgebreid. Deze lijnen ontsluiten ook nieuwe ontwikkellocaties en ontlasten het bovengrondse openbaar vervoer in de gemeente. In de eerste plaats gaat het daarbij om het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn over CS. Op langere termijn zijn nog meer metro-uitbreidingen nodig om de woningbouwlocaties en bestaande regiokernen aan de noord- en oostzijde van de agglomeratie te verbinden met de economische kerngebieden in het centrumgebied en aan de zuidzijde van Amsterdam.

In de gemeente zijn voor bereikbaarheid en interne samenhang de netwerken voor lopen, fietsen en stedelijk openbaar vervoer het belangrijkst. Dit betekent dat we meer ruimte geven aan voetgangers (bredere stoepen), fietsers en openbaar vervoer. Het betekent ook minder ruimte voor personenauto's en lagere snelheden en minder geparkeerde auto's. Amsterdam is in 2050 autoluw. Door regulering van het hoofdnetwerk wordt doorgaand verkeer geweerd. De A10 behoudt daarvoor een functie als verdeelring van het stadscentrum. De andere stadsdelen zullen juist meer gebruikmaken van de tweede ring A9-A5. Rondom Amsterdam maken hubs de overstap van regionaal autoverkeer naar stedelijk openbaar vervoer en fiets mogelijk.

Een door infrastructuur gedomineerde leefomgeving zorgt voor vervreemding en verlies van oriëntatie. Voorkomen moet worden dat de ruimte onnodig wordt opgeknipt voor afzonderlijke verkeerssoorten. Autonoom functionerende netwerken willen we alleen als het de beste totaaloplossing is, bijvoorbeeld voor metro of ander hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op een vrij liggende spoor- of busbaan waar dat kan of ondergronds in zeer dichtbebouwde gebieden. Openbaar vervoer zoals de klassieke Amsterdamse tram en de stadsbus, al dan niet op een eigen baan, mengen zich veel beter met actief verkeer en het stedelijk leven. Hoewel deze systemen soms minder efficiënt zijn, passen ze vaak wel beter bij grote delen van het bestaande stedelijk gebied en nieuw te ontwikkelen gebieden.

Binnen Amsterdam vormt een netwerk van aantrekkelijke openbareruimteroutes waarover fiets en openbaar vervoer rijden een samenbindend geheel. Het fietsnetwerk zelf ontwikkelt zich tot een compleet, veilig en comfortabel systeem van fietsstraten, stadsstraten, stadslanen, groene routes en fietsringen. Twee nieuwe IJ-oeververbindingen zijn schakels in een doorgaande fietsring rond het centrum, die de binnenstad, Haven-Stad, Noord en Oost verbinden. Nieuwe oeververbindingen en pontveren ontsluiten ook nieuwe buurten in Noord en Zaanstad en op Zeeburgereiland en IJburg. Regionale fietsroutes verbinden via de scheggen op comfortabele wijze Amsterdam met de regiokernen op grotere afstand.

De verderop in dit hoofdstuk beschreven en weergegeven mobiliteitsnetwerken ondersteunen de visie, het zijn dus geen uitvoeringskaarten. Ze komen niet in de plaats van de netwerken zoals opgenomen in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. De netwerken uit het beleidskader geven echter alleen een beeld van de huidige situatie en prioriteiten, de visiekaarten geven de toekomstige (gewenste) ontwikkelingen aan.

**Robuust netwerk van straten en lanen**
Amsterdam is straks een meerkernige gemeente, opgebouwd uit buurten met een eigen karakter. Maar deze stedelijke kernen en buurten zijn dankzij een netwerk van doorgaande stadsstraten en stadslanen onderdeel van de gemeente als geheel. Straten en lanen zijn naast routes door Amsterdam ook aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken. Ze zijn logische plekken voor publieksfuncties en voorzieningen. Langs veel van deze straten en lanen is ruimte voor zorgvuldige verdichting met woningbouw. Het netwerk biedt ook ruimte aan groen, openbaar vervoer en ondergrondse infrastructuur, waaronder die voor duurzame energie. De inzet op duurzaam en gezond bewegen – met volop ruimte voor lopen, fietsen en OV, en minder plek voor de auto – maakt deze invulling en betekenis van de stadsstraten en stadslanen mogelijk.

De centrale rol van de openbare ruimte in het functioneren als ontmoetingsplek en verbinder komt tot uitdrukking in een hoog inrichtings- en beheerniveau. Het netwerk is herkenbaar Amsterdams, duurzaam, veilig en beheersbaar ingericht. Een nadruk op een eenvoudige inrichting, bij voorkeur met een langzamesnelheidsregime, maakt een gevarieerd gebruik van straten mogelijk. De openbare ruimte draagt dankzij een inzet op grote straatbomen en waar mogelijk een groene inrichting bij aan het rigoureus vergroenen van Amsterdam.

**Ruimte voor nieuwe stedelijkheid**
De groei van inwoners en arbeidsplaatsen maken we mogelijk binnen de huidige grenzen van het stedelijk gebied. Bij deze verdichtingsopgave sturen we op het juiste programma op de juiste plek. Er wordt stevig verdicht op goed bereikbare plekken. Hoge dichtheden en concentraties van werken en voorzieningen komen rond openbaarvervoerknopen. De verdichting draagt in de naoorlogse wijken bij aan een volwaardig voorzieningenaanbod en een robuust openbaarvervoerssysteem. Buurten zijn qua functies en woningtypen gemengd, er is ruimte voor groen, sport en spel en maatschappelijke voorzieningen.

Stedelijke kwaliteit is om in te wonen, maar zeker ook om in te werken. Voor veel bedrijven is een stedelijke omgeving een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Sommige buurten zullen vanwege de ligging en het relatief luwe karakter vooral ruimte bieden aan kleinschalige werkgelegenheid. In andere buurten is juist plek voor grootschalige kantoren, instituten en instellingen. Op weer andere plekken zal meer ruimte komen voor productieve bedrijvigheid.

Innovatieve kenniseconomie, onderwijs en onderzoek maken een belangrijk deel uit van de Amsterdamse economie. In de omgevingsvisie hebben we daarom een aantal innovatiedistricten benoemd. Dit zijn stadsbuurten waar onderwijs en onderzoek een dominante plek innemen en waar deze sector geclusterd een plek krijgt. Ze

hebben soms de naam campus of park, maar zijn bovenal plekken met stedelijke kwaliteit. Dat betekent dat er ook altijd gewoond en gewerkt wordt en je er een rijk voorzieningenaanbod aantreft. Ze zijn bovendien nauw verbonden met de omliggende stad en vormen geen afgesloten enclaves.

**Versterken van plekken met een stedelijke betekenis**
De meerkernige gemeente bestaat uit eigenstandige gebieden. Voorwaarden voor meerkernigheid zijn een volwaardig voorzieningenaanbod en een stevig openbaarvervoerssysteem. Daarnaast zijn plekken met een stedelijke betekenis een belangrijk ingrediënt. Het zijn plekken die voor zowel mensen uit de directe omgeving, als uit de gemeente als geheel en de regio het bezoeken waard zijn. Je kunt er bijvoorbeeld sporten, naar een museum, buiten afspreken, een opleiding volgen en boodschappen doen. Ze hebben of een sterk stedelijk karakter of ontlenen hun kwaliteit aan hun landschappelijke ligging.

Plekken met stedelijke betekenis liggen vaak aan of rond een plein, dat als ontmoetingsplek of markt fungeert. Pleinen vormen aanleiding voor een bijzondere en groene inrichting die uitnodigt tot verblijven en spelen. Ze zijn ook plekken waaraan zich een bijzonder programma kan vestigen, zoals culturele functies of onderwijs en educatie.

**Bedrijvigheid en de haven**
Naast de gemengde buurten zijn er monofunctionele gebieden die ruimte bieden aan stadsverzorgende bedrijvigheid en logistiek. De zeehaven zal tot 2050 verduurzamen, waarbij de huidige focus op opslag en verwerking van fossiele brandstoffen verschuift naar circulaire economie, (kleinschalige) maakbedrijven en opwekken, opslag en distributie van duurzame energie en grondstoffen.

**Robuust elektriciteits- en warmtesysteem**
Binnen de gemeentegrenzen geven we de aangewezen gebieden voor grootschalige windenergie uit het Programma Windenergie Amsterdam aan. Ook warmtebronnen gaan op diverse plekken in de gemeente ruimte innemen, zoals bij geothermie, het gebruiken van datacenter restwarmte of installaties voor piekcapaciteit. De haven krijgt een belangrijke rol in de opwek en opslag van duurzame energie.

Nieuwe netwerken voor energie moeten worden ingepast en het elektriciteitsnet moet uitgebreid worden met nieuwe kabels en onderstations. Uitgangspunt is daarom dat we voldoende ruimte in de ondergrond voor nieuwe netwerken proberen te reserveren. Ook in nieuwe buurten houden we rekening met ruimte voor nutsinfrastructuur.

## 7.1 Groen-blauw raamwerk

Het groeien binnen grenzen en rigoureus vergroenen van de gemeente doen we tegelijk en op alle schaalniveaus: van het landschap tot aan de geveltuin. Op stedelijke schaal van de agglomeratie wordt de basis van het groen-blauwe raamwerk gevormd door een hoofdgroenstructuur. Deze structuur sluit aan op het fijnmaziger stelsel van buurtgroen met per buurt een eigen kenmerkende groentypologie, vaak volgend vanuit de specifieke stedenbouwkundige opzet van de wijken.

### 7.1.1 Hoofdgroenstructuur

Omdat groen belangrijker is dan ooit en de druk op het groen toeneemt, handhaven we het instrument van een hoofdgroenstructuur en wordt met deze omgevingsvisie ingezet op uitbreiding en versterking.

Waar de hoofdgroenstructuur tot nu toe nog een mozaïek vormde van groengebieden, werken we met een nieuwe hoofdgroenstructuur aan een aaneengesloten groen netwerk op de schaal van de gemeente. Zo'n nieuwe hoofdgroenstructuur zou dan naadloos aansluiten op de groengebieden en groene routes in de gebieden rondom de gemeente. Dit netwerk zal bestaan uit grote groengebieden die onderling met elkaar worden verbonden door ecologische en recreatieve verbindingen. We streven in Amsterdam de ambities na uit de Ecologische Visie uit 2012 en voegen deze en de onderliggende ecologische structuur toe in een nieuwe hoofdgroenstructuur, zodat er aandacht is voor mens én dier. Disclaimer: bovenstaande ambities wachten op adviezen van het Burgerberaad Groene Stad en een daaruit volgende nieuwe bestuursopdracht.

Ook onderdelen van de hoofdbomenstructuur gaan deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Omdat water vaak zo onlosmakelijk verbonden is met het groen in Amsterdam voegen we de stedelijke recreatieplassen en bepaalde groene oevers toe aan de hoofdgroenstructuur. De inzet is dat deze plassen en oevers nog meer natuur en recreatieve waarde krijgen.

De inzet voor de uitgebreide en samenhangende hoofdgroenstructuur is uitgewerkt in een aantal elementen. Ten eerste groene verbindingen (de linten en corridors). Groene verbindingen zijn lijnvormige verbindingen tussen de groene gebieden, en maken de groenstructuur robuust en aaneengesloten. Het gaat vaak om begeleidend groen langs infrastructuur van spoor tot (auto)weg tot fiets- en wandelpaden en het water. Door deze koppeling spelen de groene verbindingen een grote rol in de dagelijkse beleving van groen en het aangenaam verplaatsen door Amsterdam. De breedte van de lijn kan sterk variëren. In uiterst brede vorm kan een groene verbinding bijna een eigen plek worden, soms ontstaan hierin kleinere parkjes. In de uiterst smalle vorm is er 'slechts' ruimte voor een bomenlaan en geveltuintjes, maar die is als onderdeel van de robuuste, op het stadsontwerp passende groenstructuur minstens net zo belangrijk.

De hoofdgroenstructuur bestaat daarnaast uit groene gebieden (parken, landschapsparken en landschap). Dit zijn grotere samenhangende eenheden van groene plekken. Ze vormen vaak een bestemming en hebben een eigen identiteit. Binnen de gebieden kan het zijn dat verschillende typen groen, gebruik, maar ook water en bepaalde vormen van bebouwing en verharding deel uitmaken van het gebied. De samenhang hiertussen vormt een gebied met eigen specifieke kenmerken en kwaliteiten. Dit maakt een veelkleurig palet aan typen groengebieden die complementair (kunnen) zijn aan elkaar, wat past bij de diversiteit aan gebruikers.

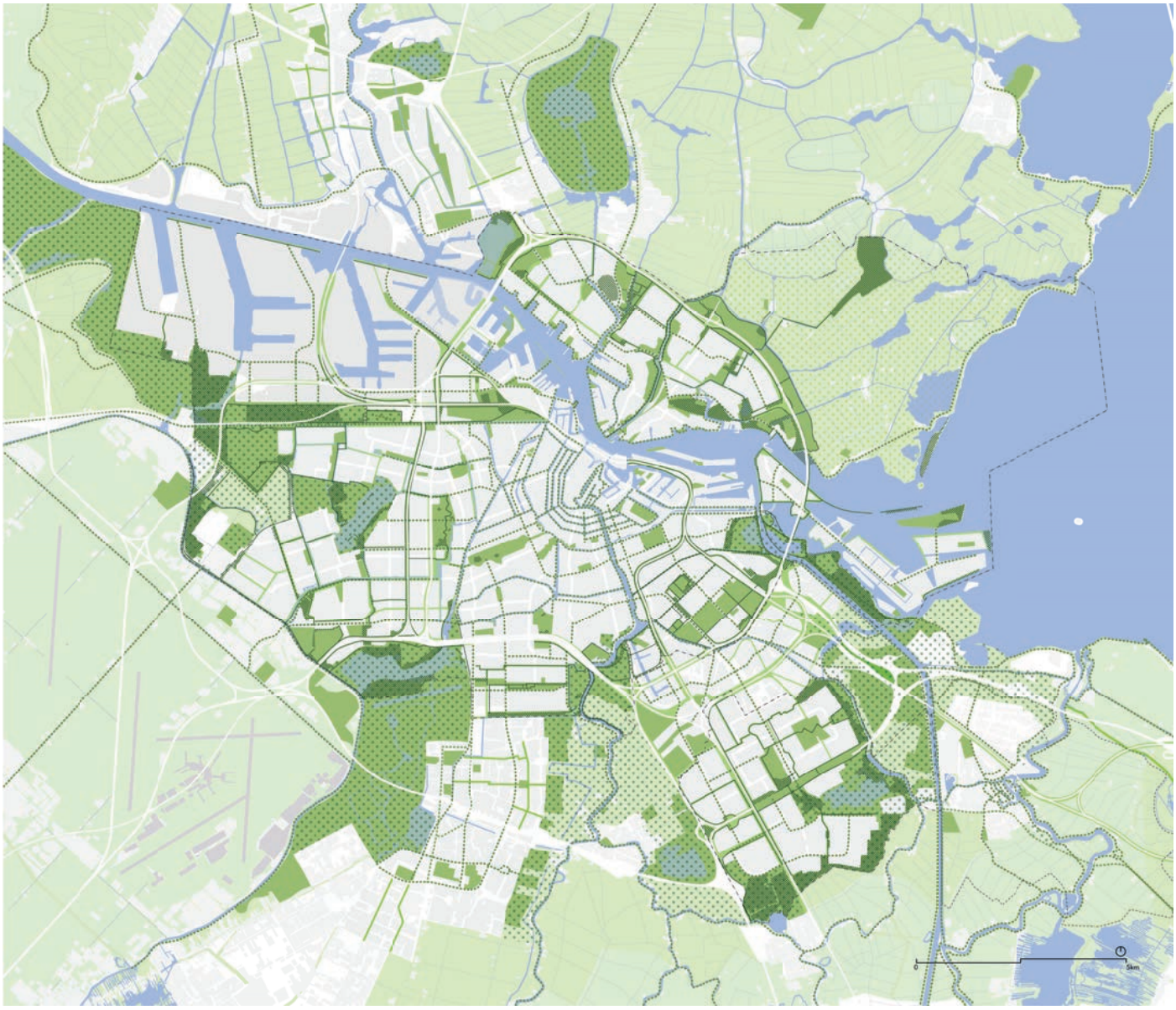
In de stedelijke omgeving zal de gebruiksdruk op de groene gebieden door het toenemend aantal inwoners steeds verder toenemen. We spelen hierop in door de inrichting en het beheer van drukbezochte plantsoenen en stadsparken aan te passen. Anderzijds willen we ook dat er in en rondom het stedelijk gebied rustigere groengebieden met hoge natuurwaarden behouden blijven. In deze visie op de hoofdgroenstructuur geven we hier al vroegtijdig richting aan door binnen de gemeentegrenzen gebieden en verbindingen als stadsnatuur aan te wijzen, waar het behouden en versterken van de natuurwaarde centraal staat en recreatief gebruik extensief van aard is. Dit geldt ook voor Landelijk Noord, dat we vanwege de ligging buiten het stedelijk gebied en het unieke karakter als onderdeel van het landschap van Waterland specifiek hebben opgenomen.

### 7.1.2 Groen op buurtniveau

Het lokale buurtgroen is een onlosmakelijk onderdeel van het groen-blauwe raamwerk van de gemeente, maar vormt geen onderdeel van de hoofdgroenstructuur, zoals die hieronder wordt beschreven. De invulling van buurtgroen en groen op gebouwen en kavels wordt op buurtniveau uitgewerkt, aan de hand van lokale opgaven en stedelijk beleid.

Voldoende ruimte voor sport en groen op buurtniveau vormt een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling (aan de hand van de referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen). Hiervoor is de inpassing van een breed scala aan voorzieningen van verschillend formaat mogelijk, mede bepaald door de lokale behoefte en de grootte van de ontwikkeling. Nieuwe sportvoorzieningen worden tijdig, en in de nabijheid (tot maximaal 1,5 km afstand) van de nieuw te ontwikkelen woningen gerealiseerd.

## Groen-blauw raamwerk



Betekenis van deze kaart:
Ambitie voor 2050, hier kunnen we in stappen naartoe werken. Precieze begrenzingen en eventuele onderbrekingen worden uitgewerkt en vastgelegd in het omgevingsplan.

**Legenda**

**Groen lint:** Straten, lanen en fiets-/wandelroutes, die veel groene elementen bevatten, zoals bomenrijen en geveltuinen. Ze functioneren als verbindende lijnen tussen groene gebieden. Het karakter wordt met name bepaald door de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en/of landschappelijke situatie. Het doel is om de samenhang en samenstelling van deze doorgaande groene linten te behouden of te versterken. Voorbeelden zijn de Noordelijke IJdijk in Noord met oude begeleidende beplantingen en het doorlopende groene talud en dijkvoet. Of de bomen langs de grachten van de binnenstad.

**Groene corridor:** Waterlopen, oevers, recreatieve fiets- en wandelroutes en taluds van dijklichamen, die groene verbindingen vormen met een hoge natuurwaarde. Het doel is zoveel mogelijk aaneengesloten vlakgroen zonder barrières. De inrichting kan sterk verschillen, afhankelijk van het accent op de natuur- of recreatiefunctie, landschappelijke basis en stedelijke context. Voorbeelden zijn de spoorberm langs de Tugelaweg in Oost en de Oostertocht langs de Klaprozenweg in Noord.

**Park:** Groene gebieden met ruimte voor recreatie en ontspanning. Ieder type park heeft verschillende eigenschappen en uitgangspunten met betrekking tot toegankelijkheid, ecologische waarde en intensiteit van het gebruik. We zorgen voor een balans tussen drukkere en rustigere parken en zones in parken. Parken die door groei van de stad meer bezoekers ontvangen, worden hiervoor beter ingericht en onderhouden. Door het faciliteren van medegebruik en meervoudig ruimtegebruik zijn parken in meer of mindere mate altijd multifunctioneel. Voorbeelden zijn stadsparken als het Oosterpark en het Vondelpark, tuinparken als Amstelglorie en de Bretten, sportparken als Middenmeer en Ookmeer, maar ook begraafplaatsen als Westgaarde en De Nieuwe Ooster.

**Landschapspark:** Een samenhangend ensemble van parken en landschap, bestaande uit landbouwgrond, ruigtegebieden, recreatiegebieden en sportlandschappen, verbonden door recreatieve routes. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om, passend bij de landschappelijke kwaliteiten van het gebied, de recreatieve toegankelijkheid en gebruiksmogelijkheden te vergroten. Dit is maatwerk, geen landschapspark is hetzelfde, maar een natuurlijkvriendelijke inrichting, en een zorgvuldige inpassing van recreatieve voorzieningen met een duidelijke zonering van drukkere en rustigere gebieden is het uitgangspunt. Voorbeelden zijn Het Twiske, de Tuinen van West en het Amsterdamse Bos.

**Landschap:** Landbouw- en natuurgebieden rondom de agglomeratie van Amsterdam dat gevormd is door landbouw, natuurbeheer, waterbeheersing en energieproductie (turfwinning). Nu en ook in de nabije toekomst is de groen-recreatieve functie hier niet de primaire drager, maar vormt het landschap het decor voor recreatief medegebruik.  Het doel is een toekomstbestendig en met de stad verbonden landschap van hoge kwaliteit. Denk hierbij aan Waterland ten noorden van Amsterdam, het veenrivierenlandschap langs de Amstel en de Vecht of de 19e-eeuwse droogmakerij Haarlemmermeerpolder.

**Gebieden en verbindingen die onderdeel worden van een nieuwe hoofdgroenstructuur binnen de gemeentegrenzen met hoge natuurwaarden en overwegend extensief recreatief (mede)gebruik:**

**Stadsnatuur:** Op deze plekken staan extensief gebruik en natuurbeleving voorop. Dat komt tot uiting in de inrichting en bestemming. Deze gebieden hebben een hoge ecologische waarde.

**Landelijk Noord:** De opgave is hier de ontwikkeling van een nieuw evenwicht tussen veen en weide door het stimuleren van de transitie naar een landschapsinclusieve landbouw en meer mogelijkheden voor extensief recreatief medegebruik. Een duurzamer landschap zonder bodemdaling, een toename van de biodiversiteit en een groter waterbergend vermogen.

## 7.2 Gebruik groene plekken

De uitwerking en aaneensluiting van de hoofdgroenstructuur is een belangrijke opgave voor het groen-blauwe raamwerk. Daarnaast zien we een aantal ontwikkelingen op Amsterdam afkomen die van betekenis zijn voor onderdelen van het groen-blauwe raamwerk, die gaan over de manier waarop het groen-blauwe raamwerk gebruikt wordt en over de balans tussen rustige plekken en plekken die intensiever gebruikt worden. Zo is er een heel spectrum aan groene plekken, van stadsnatuur tot groen-blauwe hotspots. Een nieuwe opgave is het realiseren van een nieuw stadsbos. Hiermee breiden we het bomenbestand uit en bieden we meer gebruiksmogelijkheden voor recreatie, dragen we bij aan de biodiversiteit en het vastleggen van CO2.

### 7.2.1 Openbaarder en toegankelijker

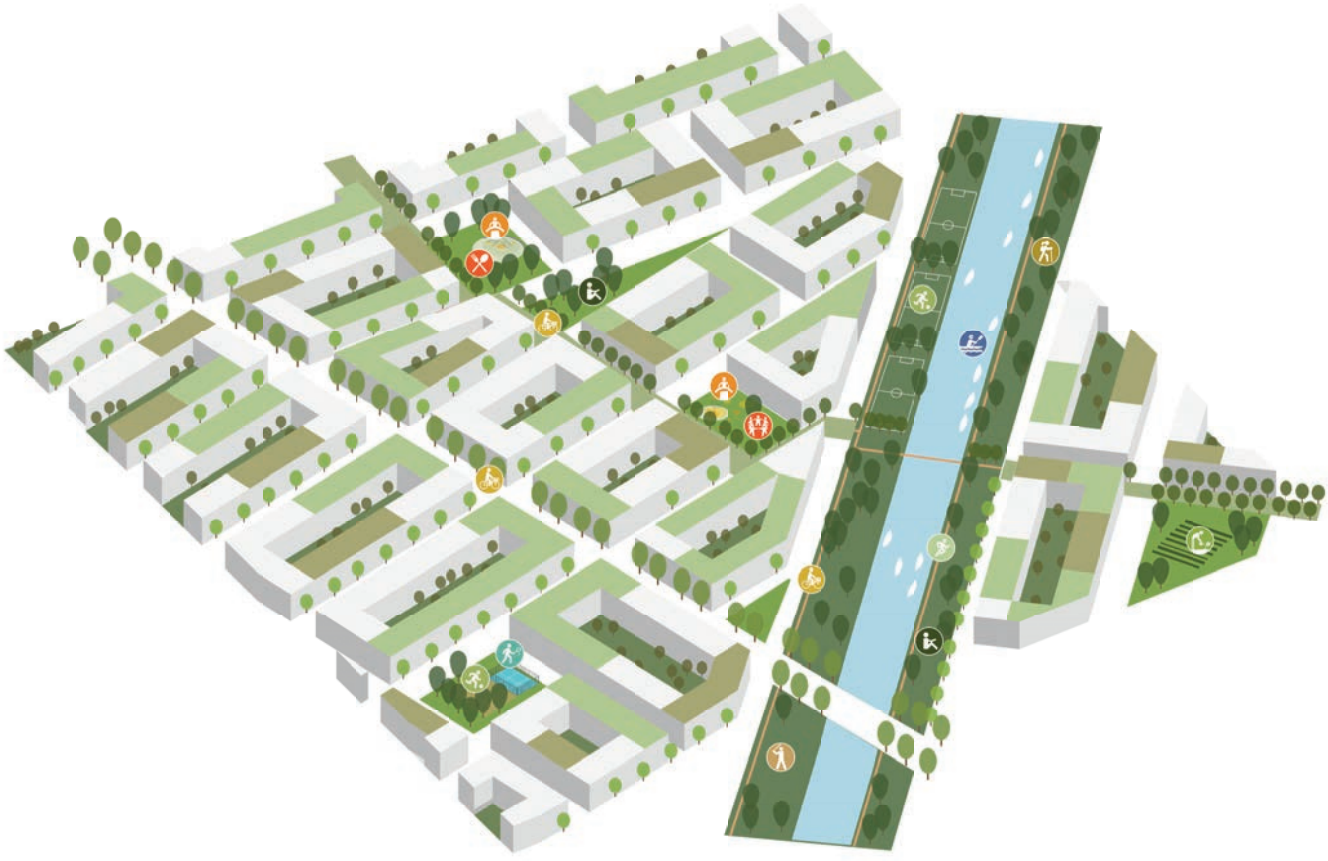
Een aantal typen parken zullen de komende jaren, gestimuleerd door de groei van Amsterdam, stapsgewijs een transformatie doormaken. Sportparken, begraafplaatsen, volkstuinparken en schooltuinen zullen in de eerste plaats hun oorspronkelijke rol blijven vervullen, maar tevens hun deuren openstellen voor bezoekers op zoek naar rust, ontspanning of op doorreis via de extra groene routes door de gemeente. In het geval van sport- en volkstuinparken gaat het tevens om aanpassingen, zodat meer mensen ervan kunnen genieten en gebruik kunnen maken van de voorzieningen. Bij het investeren in deze parken kunnen tegelijk ook andere stedelijke opgaven worden betrokken, zoals klimaatadaptatie, ecologie, of het vergroten van de verblijfsfunctie voor de buurt.

Ook in de gebieden die we gedefinieerd hebben als landschapsparken speelt de openbare toegankelijkheid een grote rol. De mate waarin delen van deze gebieden die nu ontoegankelijk zijn voor recreanten op passende wijze meer openbaar kunnen worden gemaakt, bepaalt uiteindelijk of en zo ja in welke mate er recreatief (mede)gebruik mogelijk is.

### 7.2.2 Sporten in een groene omgeving

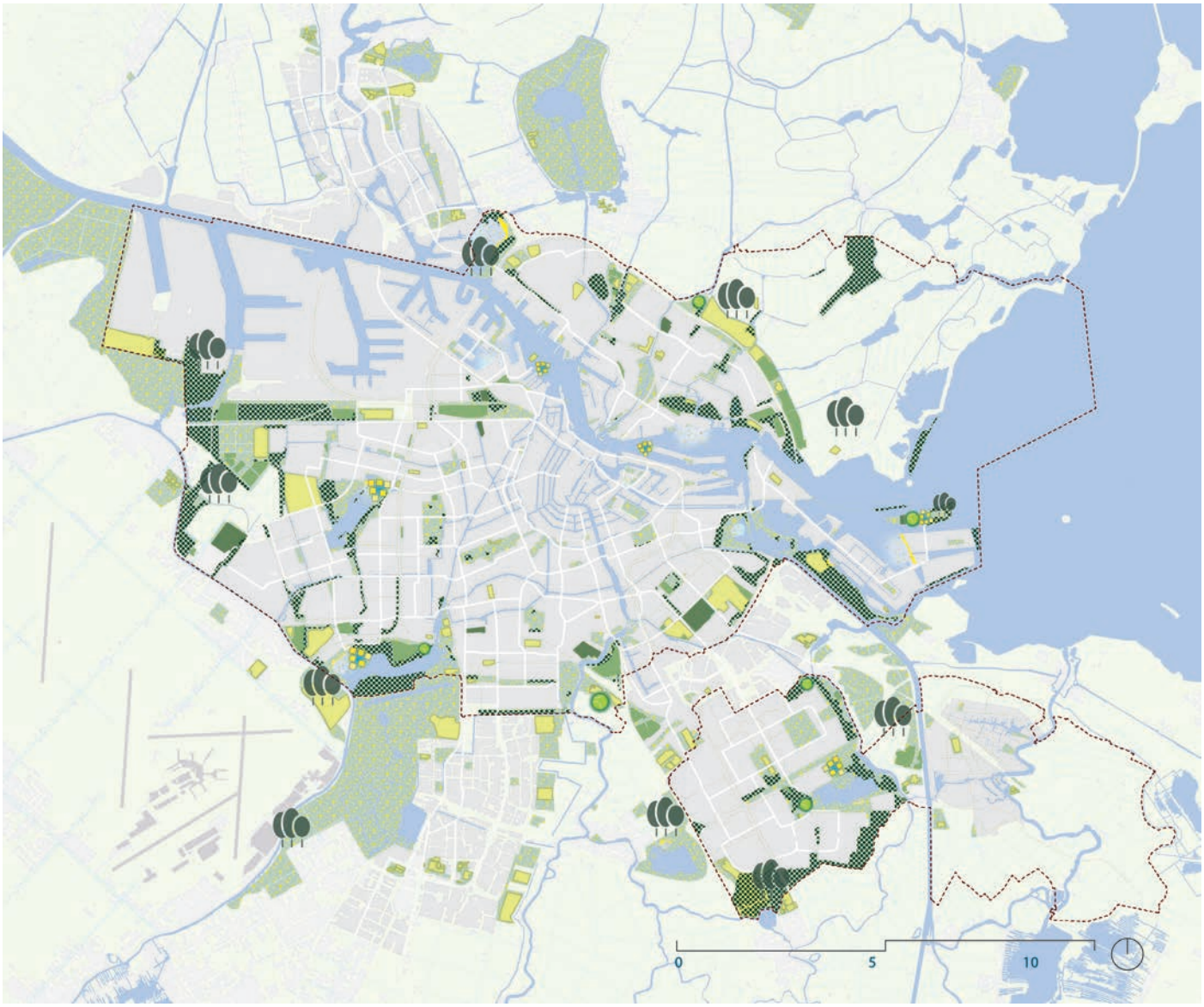
Amsterdam wordt zo ingericht dat het de Amsterdammers uitnodigt tot bewegen, spelen en sporten. Het groen in en rond het stedelijk gebied speelt hierin een belangrijke rol: het biedt Amsterdammers de mogelijkheid te sporten en bewegen in een natuurlijke, gezonde omgeving. Hoewel sportvoorzieningen strikt genomen niet alleen maar ‘groen’ zijn, maken ze wel een onlosmakelijk deel uit van de groene en recreatieve ruimte.

Naast sport in de buurten en het intensiveren van bestaande sportparken en het realiseren van nieuwe sportparken in de grote ontwikkelgebieden, zal een deel van de sportbehoefte ruimte krijgen in de landschapsparken. Hierbij gaat het voornamelijk om niet-georganiseerde buitensport. Inpassen van georganiseerde sportvoorzieningen is alleen mogelijk onder strenge voorwaarden. Deze sportlandschappen zijn maatwerk per landschapspark.



Impressie buurtniveau: groen, sporten, spelen in een gemengde stadsbuurt.

## Gebruik groene plekken




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

**Legenda**

**Opgaven in relatie tot het gebruik van de hoofdgroenstructuur**



**Stadsnatuurplekken:** Op deze plekken staat de rust en extensief gebruik voorop. Dat komt tot uiting in de inrichting en bestemming. Deze gebieden hebben een hoge ecologische waarde.



**Zoekgebied stadsbos:** Er wordt gezocht naar plekken voor kleinschalige bossen. De bossen krijgen een hoge ecologische waarde en zijn  geschikt voor extensief recreatief gebruik.



**Begraafplaats:** De begraafplaatsen in de stad hebben, naast hun oorspronkelijke betekenis, een grote natuurwaarde.
Het zijn  rustige plekken in de stad. Door ze toegankelijk te maken worden het groene plekken in de stad waar mensen de stilte kunnen opzoeken.



**Volkstuinpark:** Volkstuinparken zijn door hun gevarieerde inrichting en aandachtig beheer waardevolle groene plekken in de stad en hebben een hoge natuurwaarde. We streven ernaar meer Amsterdammers te kunnen laten genieten van de schoonheid en rust van de volkstuinparken. De nadruk blijft er liggen op een kleinschalige, tuinachtige inrichting, met voornamelijk privaat beheer.



**Opgave sportlandschap:** Op deze plekken wordt sport ingepast in een landschappelijke omgeving met veel natuurwaarde. Uitgangspunt is dat sport een positieve bijdrage levert aan de beleving en deze zorgvuldig is ingepast, zodat het karakter van het specifieke landschap niet wordt aangetast. De nadruk ligt op meer extensief georganiseerde sporten en de ongeorganiseerde, individuele sporten. Eventuele sportterreinen, faciliteiten en sportvelden hebben een groene en zo openbaar en toegankelijk mogelijke inrichting.



**Sportpark:** In de sportparken wordt optimaal intensief gebruik mogelijk gemaakt, om zo efficiënt mogelijk de opgave voor georganiseerde sport een plek te geven. De sportparken hebben een groene omlijsting.



**Potentie stadsstrand:** Openbare plekken met recreatiemogelijkheden in of langs het water.



**Stadspark:** In deze parken is ruimte voor ontspanning, ontmoeting, spelen en informeel sporten. Door de groei van de stad zal het gebruik ten opzichte van het huidige gebruik toenemen. Door de inrichting kunnen de parken gezoneerd worden in drukkere en rustigere delen. Onderhoud en beheer is een belangrijke opgave wegens het toenemende gebruik.



**Potentie groene-blauwe hotspot:** De inzet op deze plekken is om, gebruikmakend van hun landschappelijke kwaliteit, hun stedelijke betekenis te vergroten. Vrijetijdsfuncties als bijvoorbeeld strandjes, waterrecreatie, buitentheaters en musea kunnen hier een plek krijgen. De nadruk ligt op buitenactiviteiten (zie ook de kaart ‘Plekken met stedelijke betekenis’).

## 7.3 Netwerk fiets

In een steeds autoluwer Amsterdam geldt nog meer dan nu dat je in principe in elke straat comfortabel en veilig kunt fietsen. Vanwege de intensiteit en snelheid van het autoverkeer waren op veel routes in de gemeente gescheiden fietsvoorzieningen nodig om snel, veilig en comfortabel door Amsterdam te kunnen fietsen. In 2050 zal in de hele gemeente een maximumsnelheid van 30 km/u de norm zijn. Een lagere snelheid in combinatie met minder straatparkeren en de afname van de hoeveelheid auto's maakt in meer straten het mengen van verkeerssoorten mogelijk. Dat betekent fietscomfort voor de steeds grotere aantallen fietsers, waaronder de snellere e-bikes en brede bakfietsen, voor wie smalle fietspaden steeds problematischer worden. De aanleg van fietspaden is in Amsterdam meestal ten koste gegaan van de trottoirs. Een verminderde noodzaak voor fietspaden betekent zeker in drukke stadsstraten dan ook meer ruimte voor lopen en verblijven.

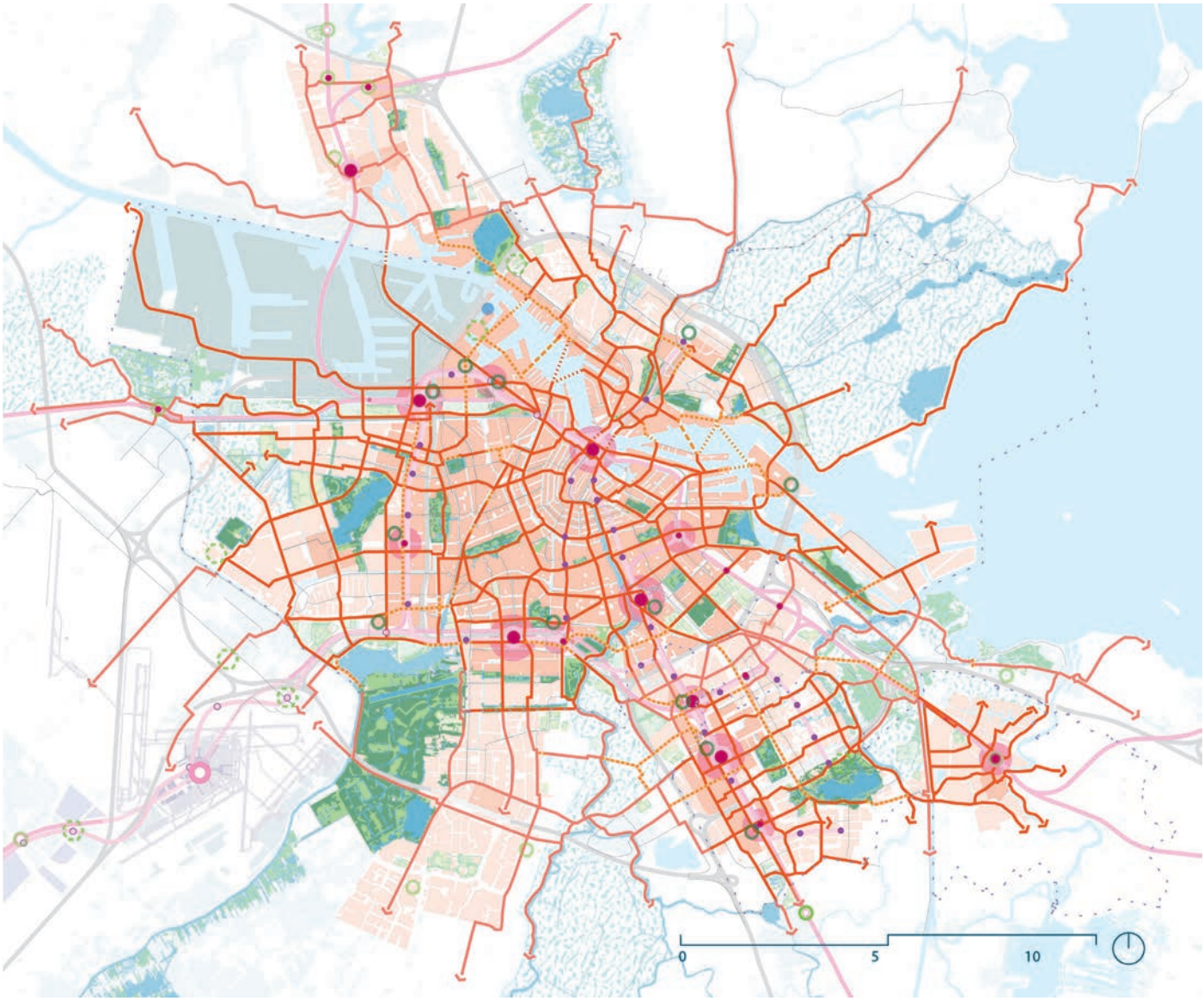
Belangrijkste functie van de kaart is het actief ontwikkelen en bewaken van een hiërarchisch fietsnetwerk van lange lijnen. Dit zijn logische en hoogwaardige fietsroutes door de gemeente voor fietsers die over een langere afstand rijden. Ook zorgt dit netwerk ervoor dat ontwikkelgebieden zoals Haven-Stad worden aangehaakt op de rest van de gemeente. Hiervoor worden bestaande routes verbeterd en schakels die nog ontbreken gerealiseerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de fietsring rond de binnenstad en door Noord, die aansluit op nieuwe bruggen over het IJ. Ook willen we routes van/naar/langs trein- en metrostations verbeteren. Getekend is een grofmazig netwerk van lange lijnen. Binnen dit netwerk ligt een veel fijnmaziger netwerk van (meer lokale) fietsverbindingen voor kortere afstanden en om bestemmingen te bereiken. Het fijnmaziger netwerk is ook opgenomen in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam.

### 7.3.1 Spinnenweb, ladder- en rasterstructuur

We zijn gewend om het fietsnetwerk van Amsterdam te zien als opgebouwd uit radialen en ringen, ongeveer zoals een spinnenweb. Vanuit het centrum geredeneerd is dat logisch. De strategische keuze voor een meerkernige gemeente maakt het spinnenwebmodel echter achterhaald. Voor de ontwikkelingen rond het IJ zijn goede doorgaande oost-westverbindingen langs het IJ wenselijk met daartussen veel verbindingen over het water (pontjes en bruggen) met toeleidende routes verder Amsterdam in (ladderstructuur). Een netwerk van routes tussen bestaande buurten in Nieuw-West en Zuidoost en de scheggen (rasterstructuur) sluit aan bij de ontwikkelingen in deze stadsdelen. Samen vormen deze netwerken een relatief grofmazig raster van hoogwaardige fietsverbindingen, dat meer weg heeft van een uit rechthoeken opgebouwde grid, dan van een spinnenweb.

Het netwerk van hoogwaardige en doorgaande fietsverbindingen ligt zoveel mogelijk langs (toekomstig) autoluwe routes. Hierdoor kan de fiets voldoende ruimte krijgen, bijvoorbeeld door de route in te richten als een 'gewone' straat met weinig auto's (fietsstraat) of met royale fietspaden/-stroken. Waar wenselijk lopen routes door of langs het groen of langs water.

## Netwerk fiets




Betekenis van deze kaart: Ambitie voor 2050, hier kunnen we in stappen naartoe werken.

**Onderdelen van het fietsnetwerk en context**

**Lange-lijnen-fietsnetwerk:** Bovenop het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio.

**Zoekgebied ontbrekende delen:** Indicatie van verbindingen die gemaakt moeten worden om het netwerk verder te ontwikkelen.

**Veerverbinding over het IJ:** Veer voor voetgangers en fietsers.

**Bruggen over het IJ:** Een brug voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

**Bestaand plusnet fiets**

**Treinstation sprinter/intercity:** Een belangrijke bestemming voor voetgangers en fietsers, met hoogwaardige stallingsmogelijkheden voor veel fietsen.

**Metrostation bestaand/nieuw:** Een belangrijke bestemming voor voetgangers en fietsers, met goede stallingsmogelijkheden voor fietsen.

**Hubs:** Overstap naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit; zie legenda bij netwerk openbaar vervoer en auto op de volgende pagina's.

**Parken:** Het is prettig om langs waterwegen en door parken te fietsen. Grotere parken en recreatieplassen zijn per fiets goed bereikbaar vanuit de hele agglomeratie.

**Landschappen rond de stad:** Deze gebieden zijn recreatieve bestemmingen, bereikbaar per fiets en zijn bovendien prettig om doorheen te fietsen naar school, werk of ter ontspanning.

**Stationskwartier:** Op deze plekken zijn veel voorzieningen, bedrijven en winkels geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer vanuit de stad en de regio. Voetgangers en fietsers krijgen er veel ruimte.

**Mobiliteitsmilieu centrumstedelijk:** In het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken relatief veel mensen de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, ook wordt er veel gewandeld. De openbare ruimte is met een structuur van doorlopende straten en pleinen aangenaam om te voet of per fiets te doorkruisen.

**Mobiliteitsmilieu agglomeratie:** Buiten het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken Amsterdammers naast de fiets en het openbaar vervoer ook de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Er is meer plek voor de auto in de openbare ruime en de verschillende verkeerssoorten hebben vaak een eigen strook of route, zoals een vrij liggend fietspad of een busstrook.

## 7.4 Netwerk openbaar vervoer

In de gemeente en regio van 2050 speelt het OV een duale rol. Enerzijds is een schaalsprong nodig om een groei in OV-gebruik van circa 40%-50% te faciliteren, met regionale toegangs- en overstappoorten, nieuwe verbindingen en - waar dat in de omgeving past - frequentieverhogingen op bestaande hoofdverbindingen. Tegelijk vereist een leefbare, autoluwe gemeente fijnmazigheid en directheid in het lijnennet. Amsterdammers en bezoekers zullen in 2050 afhankelijker zijn van het openbaar vervoer, ouderen en mensen met een beperking des te meer. Het gaat dan om bezoek aan ziekenhuizen en gezondheidscentra, mantelzorg en sociaal-recreatieve bestemmingen. Dit vraagt om OV dat diep doordringt tot in de Amsterdamse wijken. De ambities van Amsterdam tot 2050 bouwen voort op bestaande afspraken binnen de MRA en met het Rijk. Daar waar ze verder gaan, zijn het denkrichtingen en voorzetten voor een gesprek.

Het openbaarvervoernetwerk neemt de volgende hiërarchie als uitgangspunt:

1. **Trein**:
    a. Het IC-/EC-spoorsysteem voor de hoofdverbindingen met de grote steden en landsdelen in Nederland en grote stedelijke regio's in buurlanden.
    b. Het spoorsysteem voor de overige interlokale verbindingen binnen de MRA, met hoogfrequente sprinterdiensten naar regiokernen en personenhubs.
2. **Hoogwaardig openbaar vervoer**:
    a. Het metronet voor de grote verbindende stromen binnen de agglomeratie.
    b. Het R-net voor de grote verbindende stromen binnen en buiten de agglomeratie.
3. **Verbindend openbaar vervoer:**
    a. Het tram- en busnet voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.
4. **Ontsluitend openbaar vervoer:**
    a. Aanvullend net van tram- en buslijnen voor ontsluiting van buurten.
    b. Aanvullend net van vraagafhankelijke (MaaS-)diensten voor ontsluiting van dunbevolkte buurten en vervoer op maat.

In de periode tot 2050 stellen we voor het bestaande OV-netwerk te versterken of om te bouwen in aansluiting op de bovenstaande hiërarchie. Verder stellen we voor het systeem geleidelijk uit te bouwen, waarbij zowel hoogwaardig als fijnmazig OV nodig is om autoluwe, inclusieve gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Bij de systeemkeuzes bus-tram-metro is de omvang van de (verwachte) vervoervraag en stedelijke structuur leidend. De combinatie van hoge dichtheden en een autoluwe gemeente zorgt voor een hoge vervoersvraag en maakt het vaak mogelijk om zowel hoogwaardig als ontsluitend OV aan te bieden. De (IC-)stations en grotere metrostations in de gemeente krijgen een belangrijke knooppuntfunctie en moeten daarop worden ingericht.

### 7.4.1 Transformaties

De belangrijkste voorgestelde transformaties zijn:

**Trein**

- Hogere frequentie treinverbindingen.
- Het meer gelijkmatig verknopen van onderliggend OV op alle knooppunten in de gemeente in plaats van primair op Amsterdam Centraal, waardoor Amsterdam op meerdere plekken goed bereikbaar is (o.a. via Zuid, Sloterdijk, CS, Bijlmer/ArenA, Muiderpoort, Lelylaan) en op termijn toevoegen regionale treinstations.
- Met de spoorsector onderzoeken of we het treinaanbod op delen van het spoorsysteem beter kunnen laten aansluiten op grootstedelijke behoeften.
    - Meer Sprinters op het traject Haarlem-CS-Weesp-Almere/Hilversum, eventueel met nieuwe haltes, zoals Geuzenveld.

**1. Hoogwaardig openbaar vervoer**

- Uitbouw van het metrosysteem om enerzijds het zware spoor en anderzijds het binnenstedelijke tram- en busnet te ontlasten en gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken:
    - Eerst doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp en sluiten kleine ring aan de westzijde van Amsterdam, in combinatie met gebiedsontwikkeling Haven-Stad en de SADC-locaties langs de A4;

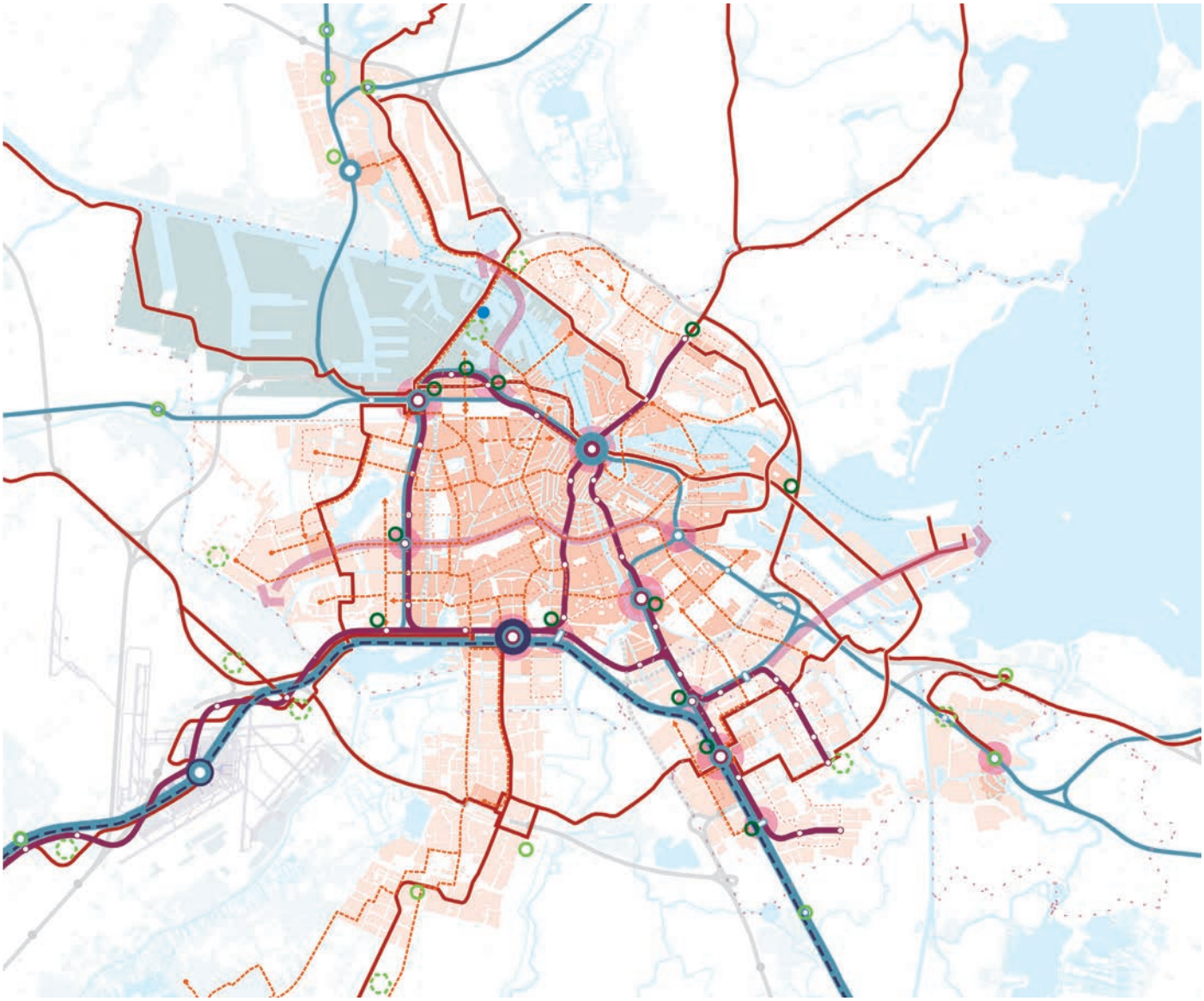
    - Mogelijke opties, afhankelijk van ontwikkeling gemeente: Oost/Westlijn (om de druk op de openbare ruimte en tramnet te verminderen), doorgetrokken Oostlijn richting Zaanstad en een metro richting Almere, waarbij de IJmeerlijn met regiopartners al onderzocht wordt.
- Aanleg en vergroten van tramcapaciteit door gekoppeld rijden:
  IJburg, Uithoorn, Noordelijke IJ-oevers/Zaanstad.
- Uitbreiding hov-busnet/R-net:
    - Hov-verbinding Zaanstad;
    - Snelle busverbindingen met omliggende kernen, waarmee we met relatief lage kosten aanvullende betrouwbare, snelle en hoogfrequente verbindingen tussen gemeente en de rest van de regio creëren.
- Verbeteren loop- en fietsroutes naar HOV-netwerk, creëren extra opgangen bij metrostations.

**2. Dragend openbaar vervoer**
- Verbeteren stedelijke verbindingen door ov over de Westbrug.
- Nieuwe tram-/busverbindingen in Nieuw-West, Zuidoost/Oost en Noord om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Door de combinatie van verdichting, meerkernigheid en het toevoegen van OV en voorzieningen kan het aantal te bereiken voorzieningen binnen 15 minuten sterk toenemen.
- Optimaliseren langzaamvervoernetwerk naar toegankelijke bus- en tramhaltes.

**3. Onderliggend openbaar vervoer**
- Verbeteren fijnmazigheid en toegankelijkheid OV, vooral in gebieden waar loopafstanden naar het OV groot zijn
- Onderzoeken of fijnmazig, vraaggestuurd OV mogelijk is, overdag en/of in de nacht, waarbij slimme combinaties met andere vormen van vervoer worden gezocht (WMO, leerlingenververvoer).

De lijn op de kaart ‘Netwerk openbaar vervoer’ over de “Ontbrekende verbinding dragend ov tram/bus: Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus” is geen keuze voor een tracé.

## Netwerk openbaar vervoer



Betekenis van deze kaart: Ambitie voor 2050, hier kunnen we in stappen naartoe werken.

### Onderdelen van het openbaarvervoernetwerk en context

**Spoorlijn met station:** Verbindingen met intercity's naar andere landsdelen en steden in Nederland en met hoogfrequente sprinterdiensten naar kernen in de regio en hubs.

**Internationaal spoor:** Hoofdverbinding per trein met grote stedelijke regio's in buurlanden, mogelijk ter vervanging van korte vluchten vanaf Schiphol.

**Station Zuid internationaal:** Door de uitbreiding van het aantal sporen komt hier ruimte voor internationale treinen.

**Metrolijn met station:** Onder- of bovengronds metrotracé dat de verschillende delen in de agglomeratie, treinstations en hubs met elkaar verbindt.

**Mogelijke metro-uitbreiding:** Nieuwe metrotracés of verlenging van bestaande tracés. De exacte lig-

ging en de locatie van stations moet nader worden onderzocht.

**Hoogwaardig openbaar vervoer:** Snelle en hoogfrequente bus- en tramlijnen, die de agglomeratie intern en met de regio verbinden.

**Dragend ov tram/bus:** Het tram- en busnet voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.

**Optimalisatie dragend ov tram/bus:** Onderzoek naar verbetering van bestaande routes van tram of bus.

**Ontbrekende verbinding dragend ov tram/bus:** Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus.

**Indicatieve aanduiding van het onderliggend openbaar vervoer:** Fijnmazige, aanvullende ontsluiting van buurten door tram of bus.

**Dragend ov veerverbinding:** Veerverbindingen over het IJ en mogelijk de Zaan, die de verschillende gebieden in de agglomeratie onderling met elkaar verbinden.

**Regiohub - P+R bestaand:** Bestaand knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers.

**Potentie regiohub auto-ov:** Indicatie knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers. Gelegen net buiten of in de buitenste randen van de agglomeratie.

**Potentie stadshub:** Indicatie knooppunt waar overstap van het (inter)nationale/regionale vervoersniveau naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt. Gelegen in de (hoog)stedelijke delen van de agglomeratie.

**Zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam:** Ter ontlasting van het centrum en om een westelijke brug over het IJ mogelijk te maken, onderzoeken we de verplaatsing van de PTA. De exacte locatie ligt nog niet vast.

**Stationskwartier:** Op deze plekken zijn veel voorzieningen, bedrijven en winkels geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer vanuit de stad en de regio. Voetgangers en fietsers krijgen er veel ruimte.

**Mobiliteitsmilieu centrumstedelijk:** In het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken relatief veel mensen de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, ook wordt er veel gewandeld. De openbare ruimte is met een structuur van doorlopende straten en pleinen aangenaam om te voet of per fiets te doorkruisen.

**Mobiliteitsmilieu agglomeratie:** Buiten het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken Amsterdammers naast de fiets en het openbaar vervoer ook de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Er is meer plek voor de auto in de openbare ruimte en de verschillende verkeerssoorten hebben vaak een eigen strook of route zoals een vrij liggend fietspad of een busstrook.

**Mobiliteitsmilieu haven:** In dit uitgestrekte werkgebied krijgen schepen, treinen en vrachtwagens ruim baan. Vrij liggende fietspaden en enkele buslijnen lopen door het gebied, maar de meeste mensen gebruiken de auto of brommer om naar hun bestemming te gaan.

**Mobiliteitsmilieu Schiphol:** Binnen de werkgebieden is Schiphol een uitzondering; hier kun je niet alleen goed met de auto komen, maar ook met het openbaar vervoer en vanuit het buitenland met het vliegtuig. In het centrum van het gebied is een zogenaamde multimodale knoop. Rondom deze knoop is de logistieke bedrijvigheid weer vooral gericht op vrachtverkeer via de weg.

## 7.5 Netwerk auto en hubs

Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Om verkeer uit het centrum op de A10 aan de oost-, west- en zuidzijde van de Amsterdam meer ruimte te geven, gaan we de A5-A9 meer inzetten om Nieuw-West en Zuidoost te ontsluiten. De A10 zal wel een belangrijke rol blijven vervullen voor de bereikbaarheid van de haven. Door beter benutten van de A5-A9 ontstaat ruimte voor een functieverandering van doorgaande autowegen in de naoorlogse wijken. In combinatie met andere autoluw-maatregelen kan het ruimtebeslag van het autonetwerk in de gemeente worden verkleind. Autoverkeer wordt gereguleerd. Samen met een snelheidsverlaging op het stedelijk netwerk biedt dit ook mogelijkheden voor nieuwe vervoerswijzen, zoals lichte elektrische voertuigen voor bevoorrading (LEV's). In samenspraak met de regio en de regiogemeenten zullen we onderzoeken op welke wijze we deze stedelijke ambitie goed kunnen laten samenvallen met de regionale en landelijke ambities.

### 7.5.1 Maatregelen:

- Regulier autoverkeer in de gemeente (door intelligente toegang, betalen naar gebruik en/of circulatiemaatregelen/'knips');
- Regulerende toegang tot het stedelijke netwerk van autowegen. Voor de inkomende stromen van forenzen en bezoekers minder gelegenheid om de hoogstedelijke gebieden en centra te bereiken met de auto;
- Beperken van het aantal invalswegen in de gemeente en sturen op gebruik van invalswegen;
- Snelheidsverlaging naar 30 km/uur op het overgrote deel van het hele stedelijke wegennet;
- 'Afvangen' autoverkeer vanuit de regio met hubs;
- Met landelijke en regionale partners in overleg over de ontsluitende functie van het (snel-) wegennet in en rond Amsterdam;
- Op termijn onderzoeken noodzaak mogelijke nieuwe aansluiting Nieuw-West op de A5.

### 7.5.2 Hubs

Logistiek is de bloedsomloop van Amsterdam. Hier is ruimte voor nodig. In het bestaande stedelijk gebied zoeken we naar slimme logistieke oplossingen, waarmee de verkeersveiligheid, de belastbaarheid van kades en bruggen en de luchtkwaliteit niet in het gedrang komen. Met onder andere hubs, faciliteiten voor vervoer over water, goedgekozen voertuigen en innovatieve (data)oplossingen verkennen we samen met de branche wat er mogelijk is. Dit werken we verder uit in een Logistieke Strategie. Ook voor de nieuw te ontwikkelen stadsdelen moet logistiek direct meewegen in de ruimteverdeling. Slim georganiseerde logistiek is een belangrijke voorwaarde voor een prettige wijk. Dat begint bij een goed ontwerp.

De toenemende afhankelijkheid tussen Amsterdam en de rest van de regio en de rest zorgt voor meer vervoer van mensen en goederen. In onze verdichtende gemeente is er niet altijd voldoende ruimte voor alle soorten mobiliteit. Vooral de personenauto en zwaar vrachtverkeer zullen in Amsterdam pas op de plaats moeten maken. Om die reden zoeken we voor personenvervoer en logistiek vervoer van buiten naar binnen naar alternatieven. Hubs dragen bij aan die alternatieven. Dit zijn schakelpunten tussen regionaal en stedelijk vervoer. Met hubs kunnen we zorgen voor een goede overstap van overlast gevende en ruimte-extensieve vervoermiddelen als de auto, naar kleinere en efficiëntere vervoermiddelen, zoals fiets, scooter of openbaar vervoer (en andersom). Voor logistiek vervoer zijn hubs de plek waar overslag op kleinere voertuigen en vervoer over water plaatsvindt. Logistieke hubs liggen op goed per vrachtauto te bereiken locaties en op locaties waar verder transport via het water of met kleinere uitstootvrije voertuigen goed mogelijk is. Ook kunnen hubs bijdragen aan het verminderen van het aantal ritten door (kleinschalige) overslag en pakketleveringen op een centrale plek in wijken te organiseren. Hubs zorgen er daarmee voor dat netwerken op verschillende schaalniveaus (internationaal, nationaal, regionaal, stedelijk, buurt) goed aan elkaar worden verbonden. De komende jaren zullen we actief ruimte moeten maken voor hubs. Dit geldt voor gebiedsontwikkelingen en voor het bestaande stedelijk gebied, maar ook in de rest van de regio.

We onderscheiden in en rond Amsterdam de volgende soorten hubs:

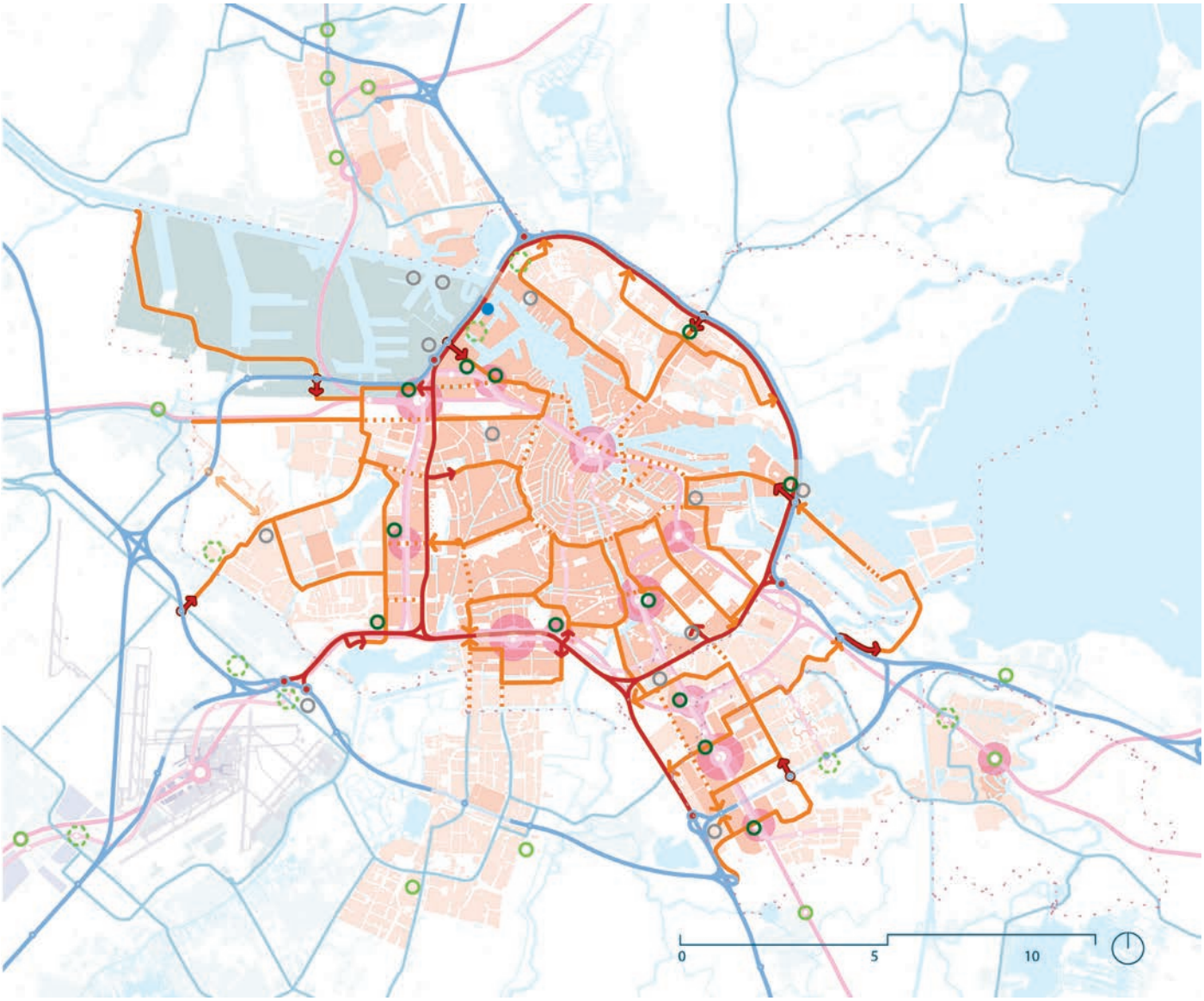
- **Buurthubs**: Hubs waar deelmobiliteit wordt aangeboden, inpandig of in de openbare ruimte. Belangrijkste rol is het vergroten van de mobiliteitsopties voor bewoners.
- **Wijkhubs**: Primair gericht op het parkeren voor bewoners en bedrijven en gericht op het vergroten van mobiliteitsopties via deelmobiliteit, parkeren op afstand, pakketbezorging en retailoverslag. Deze hubs ontwikkelen we in nieuw te ontwikkelen gebieden.

In het bestaande stedelijk gebied bekijken we of bestaande parkeergarages hiervoor geschikt zijn.
- **Stadshubs**: Stadshubs zijn divers in verschijningsvorm: van belangrijke ov-knoop, waar van trein op metro en tram kan worden overgestapt, tot ov-haltes waar de overstap auto/ov plaats kan vinden (zoals de huidige stedelijke P+R's). Stadshubs hebben de potentie om door te groeien naar volwaardige stationskwartieren. In dat geval zal de ruimte voor geparkeerde auto's verminderen, omdat dit moeilijk samengaat met een verder verdichtende stad. Voor alle grotere ov-stations en -haltes geldt dat hier in principe ook deelvervoer (bij voorkeur fiets en scooter) wordt aangeboden ten behoeve van de last-mile.
- **Regiohubs**: Primair gericht op overstap tussen modaliteiten voor bezoekers (auto's vroeg afvangen en overstappen naar ov en fiets/deelmobiliteit). Deze hubs liggen verder buiten het stedelijk gebied, op locaties die goed per auto en ov zijn ontsloten en die zich kunnen richten op meerdere stedelijke kernen. De huidige regionale P+R's zijn hier een voorbeeld van.

Wijkhubs en stadshubs hebben niet alleen een rol in het personenvervoer, maar ook in de logistiek. Dit kan in sommige gevallen geïntegreerd worden, in andere situaties zijn er specifieke logistieke hubs op wijk- of stadsniveau nodig die primair gericht zijn op overslag van goederen. Logistieke hubs liggen op goed per vrachtauto te bereiken locaties en op locaties waar verder transport via het water of met kleinere uitstootvrije voertuigen goed mogelijk is.

Voor alle hubs geldt dat er gezocht wordt naar meervoudig ruimtegebruik. In stedelijk gebied is de ruimte schaars. Dit maakt het logisch hubs waar mogelijk te combineren met andere functies. Dit kan variëren van voorzieningen die de hubfunctie ondersteunen, zoals horeca of retail, of opzichzelfstaande voorzieningen, zoals een remisefunctie voor bussen, sportvoorzieningen of een middenspanningsstation ten behoeve van de energietransitie. In alle gevallen geldt wel dat dit passend moet zijn bij de omgeving en de specifieke situatie.

## Netwerk auto en hubs




Betekenis van deze kaart: Ambitie voor 2050, hier kunnen we in stappen naartoe werken.

**Onderdelen van het autonetwerk, hubs en context**

**Rijksweg met afslag**

**Regionaal hoofdwegennet**

**Verdeelring A10:** Onderdeel van regionaal netwerk met een belangrijke functie voor stedelijk verkeer. Hier liggen inpassingsopgaven van snelweg en op- en afritten en willen we de barrièrewerking verminderen.

**Te onderzoeken verbinding A5:** Voor het autoluw maken van de stad is mogelijk op termijn een aansluiting op de A5 nodig vanuit Nieuw-West. De noodzakelijkheid van de verbinding en inpassing vraagt om nader onderzoek.

**Invalsroute bezoekers:** Toegang vanaf de rijkswegen de stad in.

**Stedelijk hoofdnetwerk auto:** Het hoofdnetwerk auto kent een opbouw met ontsluitingslussen vanaf de rijkswegen en zorgt voor beperking van doorgaand verkeer door de stad.

**Regulering hoofdnetwerk auto:** Reguleren van autoverkeer in de stad door intelligente toegang, betalen naar gebruik en/of circulatiemaatregelen.

**Regiohub - P+R bestaand:** Bestaand knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers.

**Potentie regiohub auto-ov:** Indicatie knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers. Gelegen net buiten of in de buitenste randen van de agglomeratie.

**Potentie stadshub:** Indicatie knooppunt waar overstap van het (inter)nationale/regionale vervoersniveau naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt. Gelegen in de (hoog)stedelijke delen van de agglomeratie.

**Potentie logistieke hub:** Indicatie locatie hub op wijk- of stadsniveau, primair gericht op overslag van goederen. Transport van goederen de stad in is mogelijk via het water of met kleine uitstootvrije voertuigen.

**Zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam:** Ter ontlasting van het centrum en om een westelijke brug over het IJ mogelijk te maken, onderzoeken we de verplaatsing van de PTA. De exacte locatie ligt nog niet vast.

**Stationskwartier:** Op deze plekken zijn veel voorzieningen, bedrijven en winkels geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer vanuit de stad en de regio. Voetgangers en fietsers krijgen er veel ruimte.

**Mobiliteitsmilieu centrumstedelijk:** In het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken relatief veel mensen de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, ook wordt er veel gewandeld. De openbare ruimte is met een structuur van doorlopende straten en pleinen aangenaam om te voet of per fiets te doorkruisen.

**Mobiliteitsmilieu agglomeratie:** Buiten het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken Amsterdammers naast de fiets en het openbaar vervoer ook de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Er is meer plek voor de auto in de openbare ruime en de verschillende verkeerssoorten hebben vaak een eigen strook of route, zoals een vrij liggend fietspad of een busstrook.

**Mobiliteitsmilieu haven:** In dit uitgestrekte werkgebied krijgen schepen, treinen en vrachtwagens ruim baan. Vrij liggende fietspaden en enkele buslijnen lopen door het gebied, maar de meeste mensen gebruiken de auto of brommer om naar hun bestemming te gaan.

**Mobiliteitsmilieu Schiphol:** Binnen de werkgebieden is Schiphol een uitzondering; hier kun je niet alleen goed met de auto komen, maar ook met het openbaar vervoer en vanuit het buitenland met het vliegtuig. In het centrum van het gebied is een zogenaamde multimodale knoop. Rondom deze knoop is de logistieke bedrijvigheid weer vooral gericht op vrachtverkeer via de weg.

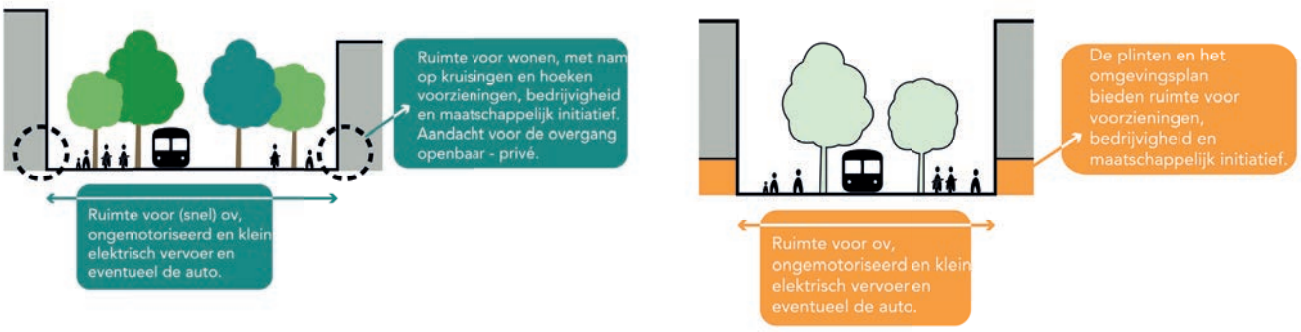
## 7.6 **Netwerk van stadsstraten en stadslanen**

Amsterdam bestaat uit buurten, stadsdelen en een stadsgebied met een eigen karakter en betekenis in de gemeente. Ze vormen dankzij een doorlopend netwerk van stadsstraten en stadslanen een vanzelfsprekend geheel. Alle inwoners van onze gemeente weten zich zo dankzij logische en aantrekkelijke routes onderdeel van Amsterdam. Buurten presenteren zichzelf met voorkanten aan dit netwerk van levendige stadsstraten en groene stadslanen. Straten en lanen ontlenen hun kwaliteit aan logisch en veilig ingerichte straatprofielen, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en straatgroen. Indien er bebouwing aan de straat of laan staat, draagt deze bij aan de kwaliteit van de route. De aanliggende bebouwing vormt een continue begeleiding, met duidelijke adressen en ingangen aan de straat. Dat kan in de vorm van gesloten straatwanden, zoals binnen de ring, maar ook met meer losstaande gebouwen. De hierboven beschreven visies voor de fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerken dragen bij aan de verblijfskwaliteit en de verbindende betekenis van het netwerk van stadsstraten en stadslanen.

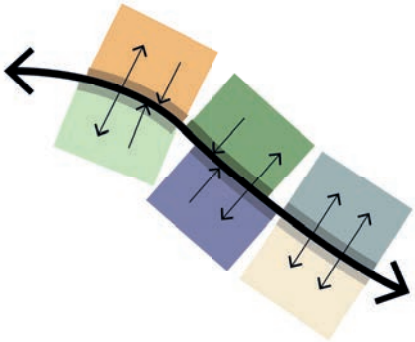
De kaart geeft de indeling in stadsstraten en -lanen aan en waar we ruimte reserveren voor toekomstige stadsstraten en -lanen. De kaart impliceert niet dat overal actief aan dit netwerk gewerkt wordt. De kaart moet er wel voor zorgen dat er geen blokkades ontstaan waar we op een later moment spijt van krijgen. De indeling in stadslanen en -straten is niet statisch. Lanen kunnen in de loop der tijd verkleuren naar stadsstraten. Dit proces voltrekt zich in veel gevallen vanuit de kruisingen en voortbouwend op bestaande lijnen van stedelijke voorzieningen.

### 7.6.1 Voetgangers

Het netwerk voor de voetganger bestaat uit alle straten in Amsterdam. Alle woon- en werkadressen in Amsterdam moeten lopend bereikbaar zijn. Bovendien is in het beleidskader verkeernetten (2017) een samenhangend en fijnmazig netwerk van voetgangersroutes onderscheiden in twee niveaus om meer ruimte, comfort en kwaliteit te bieden: plusnet voetganger (doorgaande en verblijfsfunctie) en hoofdnet voetganger (vooral doorgaande routes, onder andere naar ov-stations). Deze plusnetten en hoofdnetten overlappen in de meeste gevallen met het netwerk van stadsstraten en stadslanen.




Principes stadsstraten en stadslanen.



Principe doorgaand netwerk met warsverbindingen.

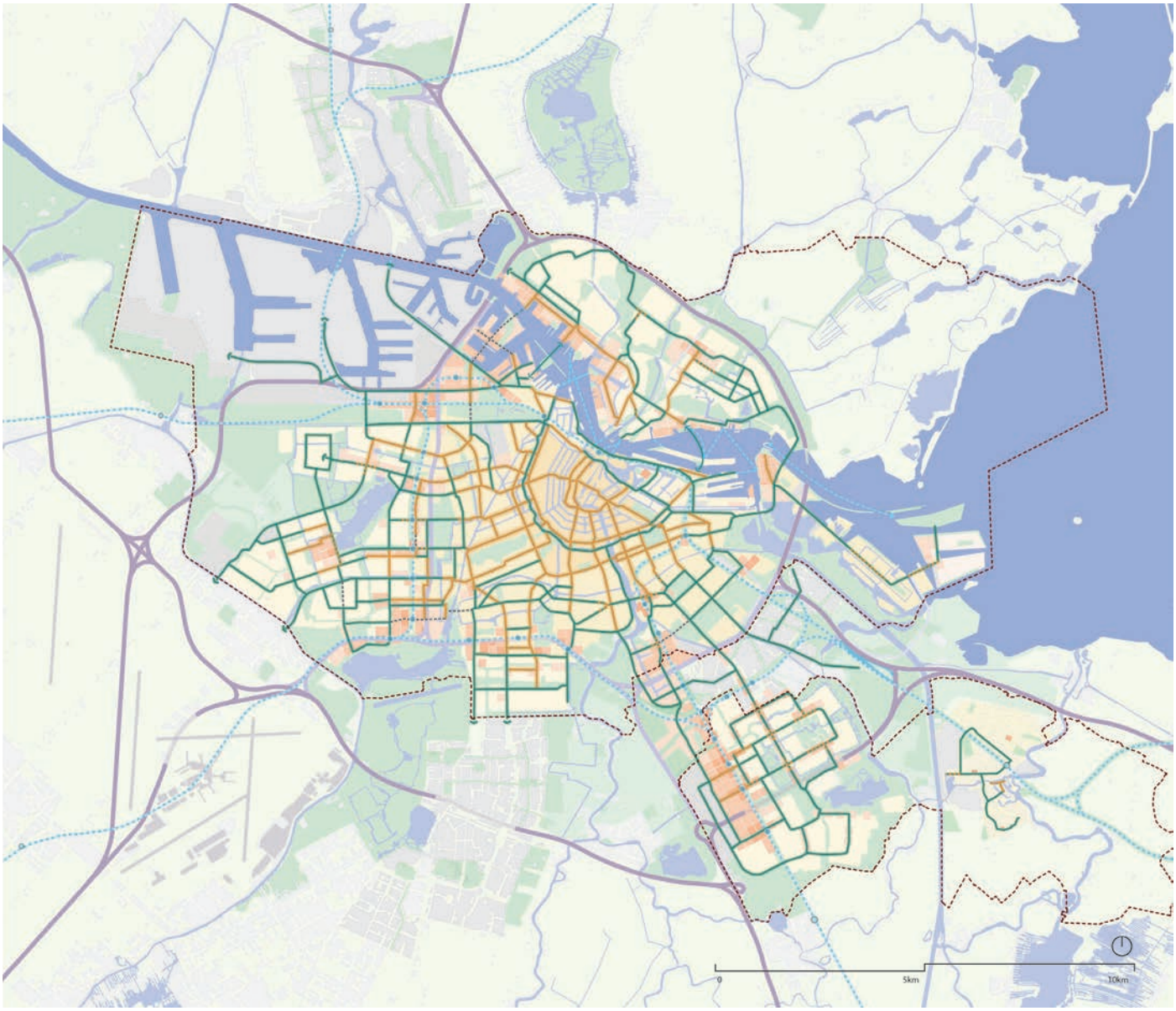


Impressie stadsstraat: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, reuring en voorzieningen.




Impressie stadslaan: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, veel ruimte voor groen en stedelijk wonen

## Netwerk van stadsstraten en stadslanen




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

**Onderdelen van het netwerk en context**

**Stadsstraat:** In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. We sturen hier actief op met voldoende ruimte voor publieke functies in gebouwplinten, de inrichting van de openbare ruimte en het beschermen van ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies via het omgevingsplan. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast.

**Stadslaan:** De stadslanen hebben een overwegend groene inrichting met een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. Stadslanen vormen aantrekkelijke woonplekken. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe (hoogwaardig) openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast.

**Ontbrekende verbinding:** Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn.

**Veerverbinding over het IJ:** Veer voor voetgangers en fietsers.

**Bruggen over het IJ:** Een brug voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

**Indicatie oeververbinding:** Een mogelijke vaste oeververbinding op lange termijn.

## 7.7 Stedelijke ontwikkeling

De groei van Amsterdam maken we mogelijk binnen de huidige grenzen van het stedelijk gebied. De opgave tot verdichting ten behoeve van wonen en werken is beschreven in vier buurttypen, waarmee we sturen op een programma dat geschikt is voor een specifieke plek in de gemeente. De programmatische opgave die de kaart weergeeft is een indicatie op projectniveau (per buurt/gebied).

De buurttypen zijn samengesteld uit een combinatie van woningen, werkruimte en bedrijvigheid (kantoren, horeca, bedrijven enzovoorts), maatschappelijke voorzieningen, nutsvoorzieningen, groen en sport (op basis van de norm maatschappelijke voorzieningen). We geven daarmee op buurtniveau invulling aan de normen voor maatschappelijke voorzieningen en aan ruimte voor economie en deels aan de groennormen. Deze laatste worden deels in grotere groengebieden buiten buurten ingevuld, zoals stadsparken en landschapsparken.

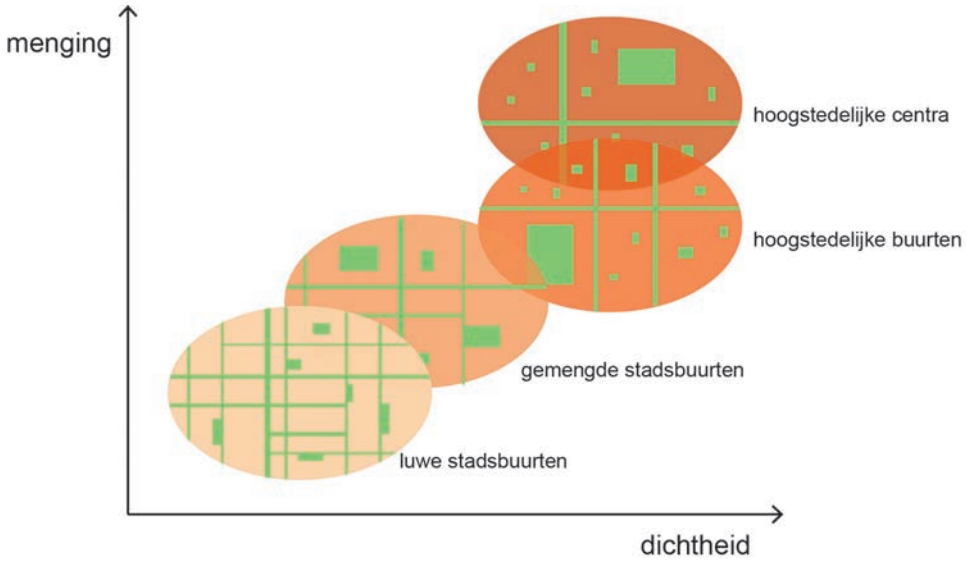
### 7.7.1 De juiste verdichting op de juiste plek

De hoogste dichtheid wordt mogelijk gemaakt op goed bereikbare plekken, langs de ov-lijnen (zuidoostkant, zuidwestkant, Haven-Stad en noordwestkant). Geconcentreerd rondom de stations komen de meest dichte buurten: de hoogstedelijke centra en hoogstedelijke buurten. Om op een klein oppervlak veel dichtheid te maken is hoogbouw hier een bruikbare bouwvorm. De openbare-ruimtestructuur van nieuwe buurten sluit zo-veel mogelijk naadloos aan op die van de bestaande buurten waaraan ze grenzen.

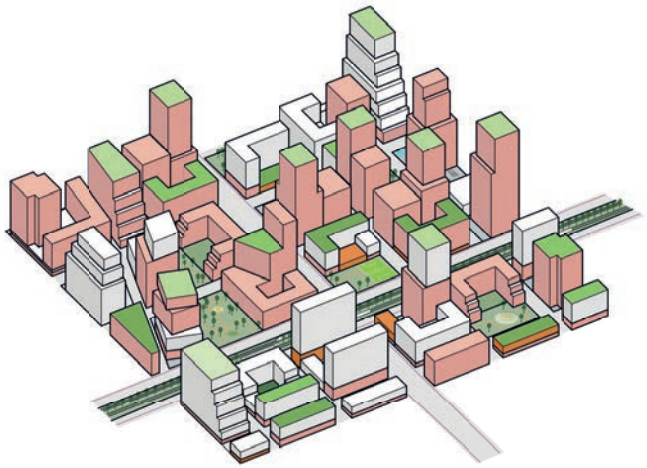
De groei brengt een opgave voor stedelijk groen met zich mee: de ontwikkeling van een aantal landschaps-parken dicht tegen het stedelijk gebied (kop Brettenzone, Tuinen van West en Ookmeerpark, Oeverlanden, 't Breedland, kop Amstelscheg, Diemerbos, Waterlandsportlandschap en Noorder IJplas).

### 7.7.2 Bestaande buurten

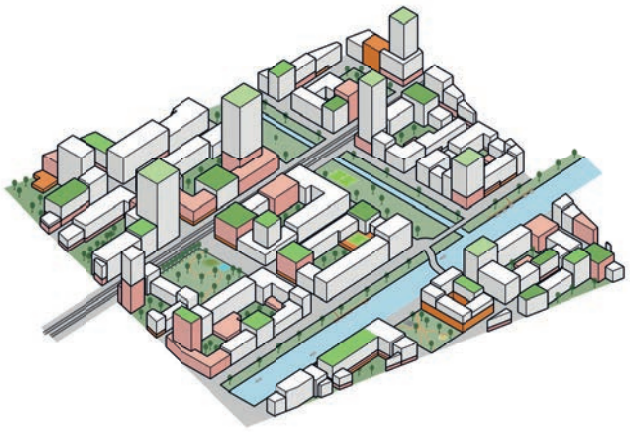
In bestaande buurten is een balans tussen rust en reuring en een bescherming en logische ordening van werkfuncties en voorzieningen het doel. Ontwikkeling is in bestaande buurten kleinschalig en vindt vaak op pandniveau plaats. Zeker in de vooroorlogse wijken is het grip houden op bouwdynamiek op daken en in de ondergrond nodig. In de naoorlogse wijken kan de bouwdynamiek ook bijdragen aan het vergroten van de woonkwaliteit en het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer.



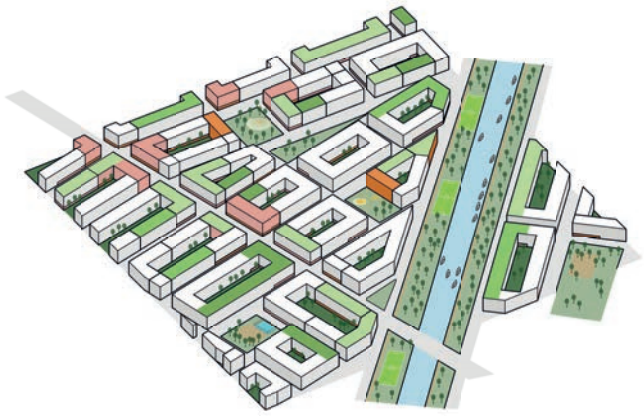

Verhouding menging, dichtheid en groen per buurttype



Impressie hoogstedelijke centra



Impressie hoogstedelijke buurten

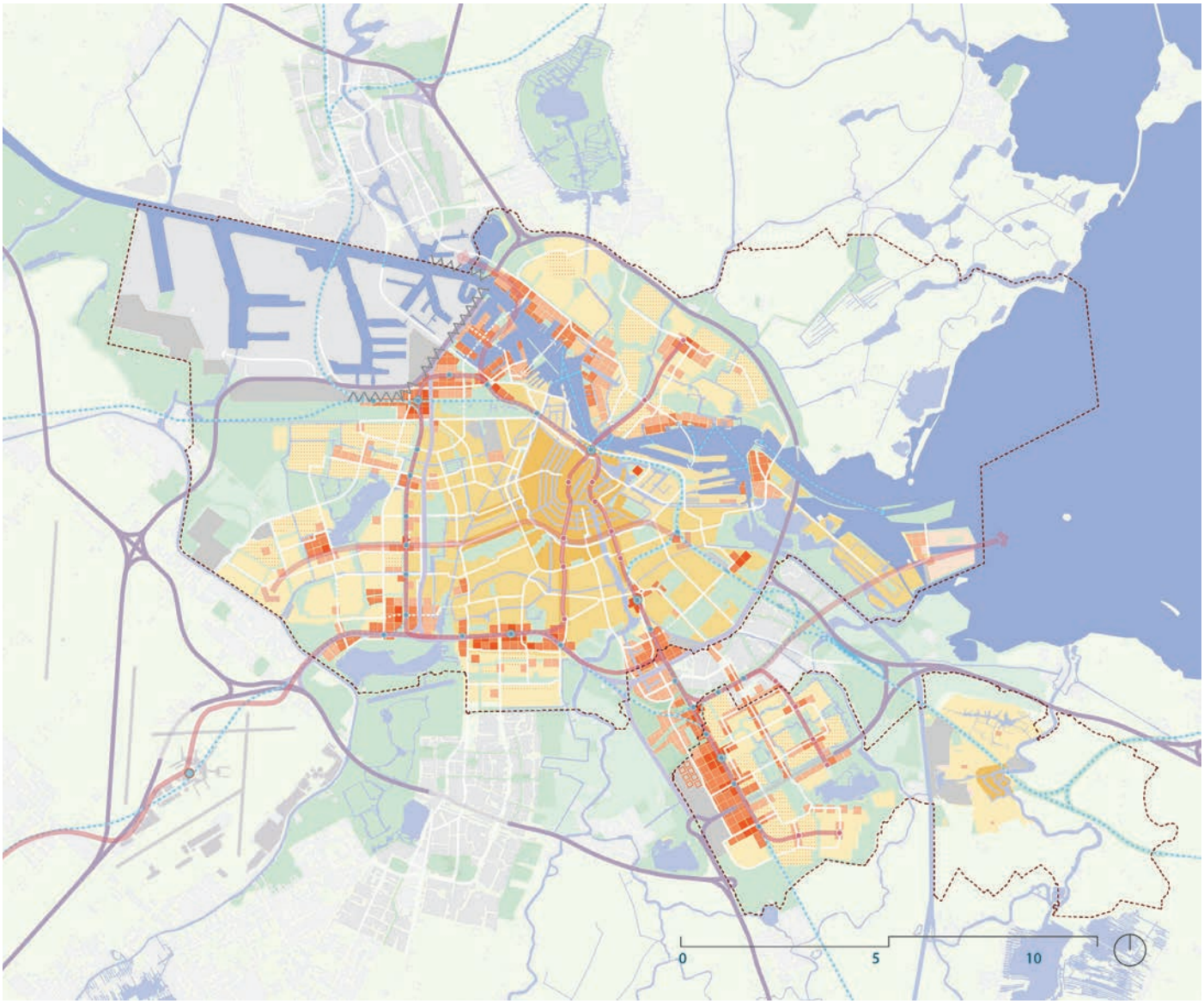


Impressie gemengde stadsbuurten



Impressie luwe stadsbuurten

## Stedelijke ontwikkeling




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. De programmatische opgave die de kaart weergeeft is een indicatie p projectniveau (per buurt/gebied). Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

### Verdichting

**Luwe stadsbuurt:** Ontwikkeling van woonbuurten met een relatief lage dichtheid, een beperkt aandeel niet-woonfuncties en veel ruimte voor groen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

**Gemengde stadsbuurt:** Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzie-

ningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

**Hoogstedelijke buurt:** Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

**Hoogstedelijk centrum:** Ontwikkeling van buurten met naast wonen, het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

**Pilotgebied grootschalige intensivering:** Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan als gebiedsspecifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan en aanvullend op ArenApoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

**Afgestemde ontwikkeling Haven-Stad en de haven:** De bedrijven aan de oostkant van het havengebied houden rekening met de nabijgelegen stedelijke gebieden. De snelheid van de ontwikkeling en de stedenbouwkundige opzet van Haven-Stad wordt afgestemd op de activiteiten in de haven.

### Ontwikkeling en opgaven in bestaande buurten

**Kleinschalige ontwikkeling en transformatie:** Zonder veranderingen op structuurniveau versterking van bestaande buurten in de naoorlogse stad door nieuwe verbindingen, verduurzaming, toevoegen van woningen of ruimte voor bedrijvigheid.

**Centrumgebied:** De binnenstad en de aangrenzende buurten in West, Zuid en Oost vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als stadscentrum. Hier ligt een grote opgave om de balans te bewaren tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

**Gemengde gebieden:** Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat we de bouwdynamiek controleren en ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten beschermen.

**Luwe gebieden:** In de naoorlogse gebieden (Nieuw-West, Zuidoost, Buitenveldert en naoorlogs Noord) voegen we een nieuwe stedelijke kwaliteit toe door verdichting langs de doorgaande straten en lanen. Daarmee worden het sociaal veilige straten en lanen met ruimte voor publieksfuncties en vormen ze vanzelfsprekende verbindingsroutes in het gebied zelf en met de gebieden eromheen. Tegenover gerichte verdichting staat behoud van bestaande luwe en groene kwaliteiten in andere buurten.

## 7.8 **Plekken met stedelijke betekenis**

Als onderdeel van de meerkernige ontwikkeling wordt op verschillende plekken ingezet op versterking van de betekenis van die plek voor de hele gemeente. Er is hier iets te vinden voor mensen uit de directe omgeving, mensen uit het gebied, de gemeente als geheel en soms ook daarbuiten. Het zijn plekken waar mensen willen zijn, elkaar ontmoeten, ondernemen. Waar werkgelegenheid zich deels concentreert. Het zijn winkel- en uitgaansgebieden, stadsparken en pleinen, waar je kunst en cultuur vindt, waar gesport wordt, en waar onderwijs, onderzoek en zorg te vinden zijn. Op veel van de plekken wordt ook gewoond en gewerkt. De vergroting van de betekenis van deze plekken draagt bij aan de ontwikkeling van alle stadsdelen en het stadsgebied in de gemeente tot eigenstandige gebieden. Daarmee werken we aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele gemeente binnen de regio.

De plekken op de kaart hebben de potentie (door de goede bereikbaarheid, het reeds aanwezige voorzieningenaanbod of de landschappelijke kwaliteit) om tot stedelijke plek uit te groeien. Soms zijn ze al van grote betekenis voor de gemeente (zoals de Amsterdamse Poort en de Zuidas) en gaat het om de uitbreiding van die betekenis. Deze plekken komen in principe als eerste in aanmerking als een locatie voor een grootstedelijke voorziening wordt gezocht.

### 7.8.1 Opgaven voor plekken met stedelijke betekenis

De plekken hebben een aantal opgaven om de stedelijke betekenis te vergroten. Per type plek verschilt de mate waarin die opgaven gelden. Hieronder zijn de opgaven beschreven.

**Functiemenging:** Programma met betekenis op buurt-, stedelijk en regionaal niveau en wonen. Vooral de met openbaar vervoer goed bereikbare plekken zijn geschikt voor een programma met een regionale en (inter) nationale betekenis. Maar voor alle plekken geldt dat ze iets te bieden moeten hebben voor mensen uit de directe omgeving en voor mensen uit de hele gemeente. Voor stationskwartieren en stedelijke plekken is het doel niet om de functiemenging enkel op deze plekken te concentreren. Ze verbinden zich langs stadsstraten met voorzieningen met de omliggende buurten.

**Dichtheid:** Voor de stationskwartieren en de stedelijke centra is verdichting een belangrijke opgave. Aan de ene kant omdat het centraal gelegen plekken zijn met uitstekende ontsluiting per openbaar vervoer, waardoor ze bij uitstek geschikt zijn voor hoge dichtheden. Aan de andere kant omdat de dichtheid van wonen en werken het voorzieningenaanbod en dus de stedelijke kwaliteit van deze plekken ondersteunt.

**Verbindingen:** Aansluiten op de directe omgeving en de gemeente. Al deze plekken moeten goed bereikbaar zijn, zodat mensen er gebruik van kunnen maken. De stationskwartieren hebben juist potentie door hun ‘gestapelde bereikbaarheid’ vanuit gemeente, regio en nationaal. De opgave is hier vooral een betere aansluiting op de gemeente en omliggende buurten met fietsroutes, stadsstraten en stadslanen. Voor stedelijke centra geldt ook een opgave om ze goed te verbinden met fietsroutes, stadsstraten en stadslanen. Door in de voetgangersgebieden in de centra ruimte te maken voor de fiets worden ze veel meer onderdeel van hun omgeving. De groen-blauwe hotspots ontlenen hun kwaliteit aan de landschappelijke omgeving, die vaak juist niet ingebed is in een netwerk van straten en lanen. Waar ze in groengebieden liggen is het de opgave om ze goed bereikbaar te maken per fiets, ov, boot en te voet. Wel kunnen de hotspots spectaculaire beëindigingen zijn van straten en lanen die ze met de rest van de gemeente verbinden.

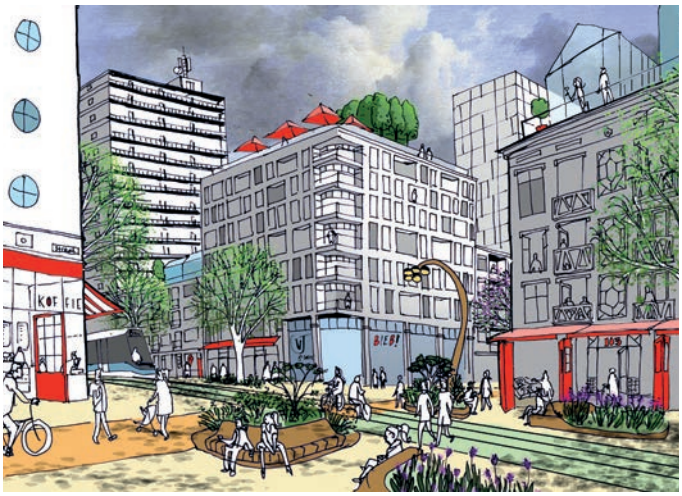
**Openbare ruimte:** Een inrichting die uitnodigt tot verblijven en bewegen. Al deze plekken ontlenen hun aantrekkelijkheid aan de combinatie van het voorzieningenaanbod met de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Er is daarom in straten en pleinen veel ruimte en aandacht voor groen, water en ontmoeting. Voor de pleinen is een inzet op verbijzonderde kwaliteit gevraagd. Een groene inrichting, met water en speelaanleidingen kan van deze pleinen centrale ontmoetingsplekken maken voor de hele omgeving. De functie als ontmoetingsplek vraagt ook om publiekstrekkende voorzieningen zoals cultuur, horeca en educatie.



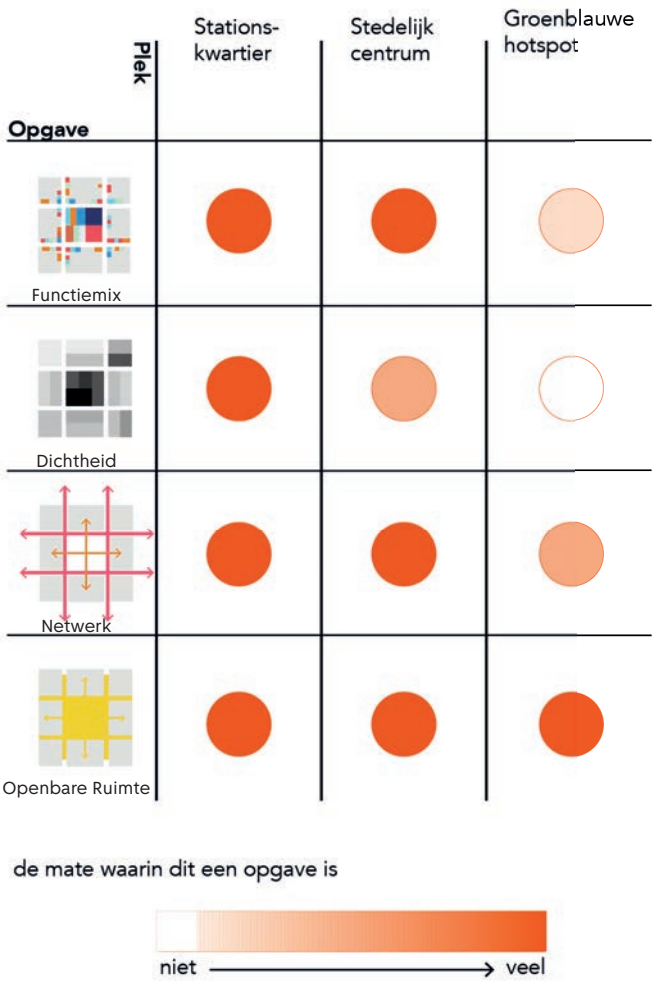

Impressie groen-blauwe hotspot.



Impressie stationskwartier.

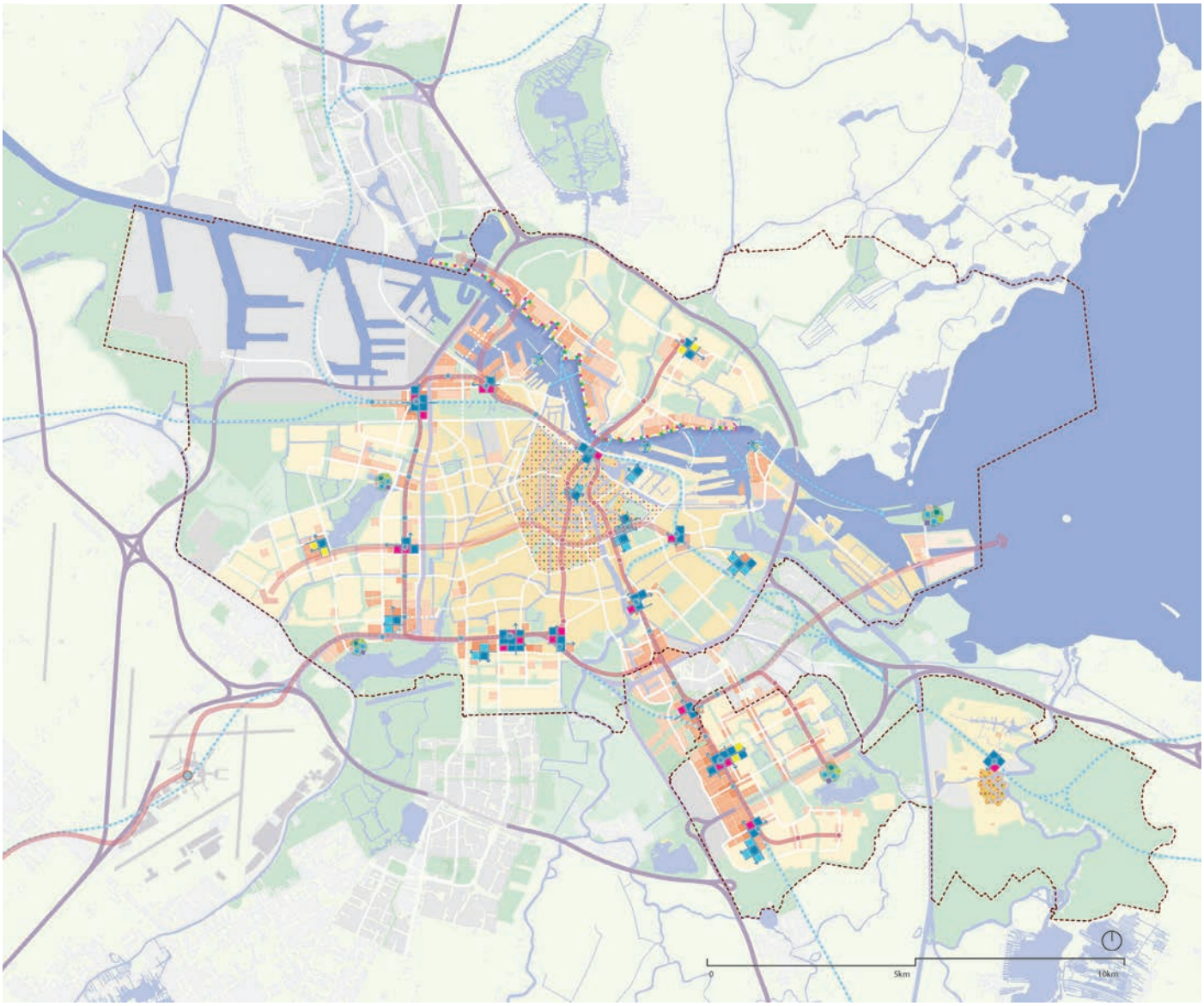


Impressie stedelijk centrum.




Opgaven per voor plekken met stedelijke betekenis.

## Plekken met stedelijke betekenis




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. De programmatische opgave die de kaart weergeeft is een indicatie op projectniveau (per buurt/gebied). Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

**Zes verschillende plekken**

**Stationskwartier:** De directe omgeving van de grotere stations worden buurten met een hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Ze hebben een belangrijke rol in het regionale voorzieningenaanbod en de meerkernige ontwikkeling van de stad en regio. Ze zijn via aantrekkelijke straten en langzaamverkeerroutes goed aangesloten op de omliggende buurten en het is er ook prettig wonen.

**Stedelijk centrum:** In de stedelijke centra concentreren zich lokale en stedelijke voorzieningen. Ze hebben een verzorgende rol voor omliggende buurten en het stadsdeel (boodschappen, dienstverlening en ontmoeting). Door het toevoegen van stedelijke functies (werk, cultuur en vrije tijd) krijgen ze betekenis voor de hele stad en dragen ze bij aan een meerkernige ontwikkeling. De stedelijke centra worden door het toevoegen van wonen en werken meer onderdeel van het omliggende stadsdeel.

**Innovatiedistrict:** Op deze plekken staan kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal. Ze bieden ruimte aan klein- en grootschalige werkgebouwen. Kenniskwartieren kennen een eigen focus en kleuring qua type onderzoek en bedrijvigheid. Sommige zijn zeer ruimte-intensief en publiekstrekkend, andere meer extensief met laboratoria en onderzoek. Alle kenniskwartieren zijn onderdeel van de stad en goed verbonden  met hun omgeving. Er wordt ook gewoond en je vindt er een gemengd voorzieningenaanbod.

**Groen-blauwe hotspot:** Deze stedelijke plekken hebben een uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit. Ze zijn bij uitstek geschikt voor vrijetijdsfuncties als sportparken, strandjes, buitentheaters en musea. De nadruk ligt op ruimte voor buiten-
activiteiten en passende programmaring en inrichting van de openbare ruimte. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar altijd zorgvuldig in het groen en water ingepast.

**Groen-blauwe kralenketting:** De noordoever van het IJ is een aaneenschakeling van kleinere en grotere groen-blauwe hotspots. Het is een verzameling van stedelijke plekken aan het water, met een verschillend karakter (bijvoorbeeld industrieel of groen). Ze zijn aan elkaar geschakeld door langzaamverkeerroutes die soms langs het water liggen en soms meer land-
inwaarts.

**Centrumgebied:** De binnenstad en de aangrenzende buurten in West, Zuid en Oost vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als stadscentrum. Hier ligt een grote opgave om de balans te bewaren tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

## 7.9 **Economische structuur**

De economie van Amsterdam is de afgelopen decennia sterk gegroeid door de opkomst en sterke groei van de kennis- en innovatie-economie. Maar naast een sterke kenniseconomie streeft Amsterdam naar een gevarieerde en diverse economie die adaptief en weerbaar is bij economische verandering. Op dit moment telt Amsterdam ongeveer 600.000 arbeidsplaatsen. Tot 2050 maken we ruimte voor ten minste 200.000 extra banen, dit is de helft van de verwachte werkgelegenheidsgroei in de Metropoolregio Amsterdam. In 2050 wordt in alle Amsterdamse buurten naast gewoond ook gewerkt, en worden tevens de economische kwaliteiten van de Metropoolregio Amsterdam optimaal benut.

### 7.9.1 Waar is ruimte voor 200.000 banen in Amsterdam?

In de gevarieerde economie die Amsterdam wil behouden, kunnen verschillende economische groepen – kenniswerkers, dienstverleners en vakgeschoolden – economisch van elkaar profiteren. Deze economische diversiteit komt tot uiting in de ruimtelijk-economische structuur van Amsterdam die een grote variëteit aan vestigingsmilieus biedt en via gebiedsontwikkeling nieuwe tot ontwikkeling brengt. Deze vestigingsmilieus, uitgewerkt in Ruimte voor de Economie van Morgen (2017), bieden enerzijds ruimte voor de groeiende stedelijke economie die het beste gedijt in gebieden met interactiemogelijkheden en waar nabijheid van voorzieningen optimaal is. Dit zijn vooral gemengde woon-werkmilieus zoals innovatiedistricten rond kennisinstellingen, en stationskwartieren rond ov-knooppunten, maar ook productieve wijken die ontstaan bij transformatie en integratie van bedrijvigheid in deze woon-werkmilieus. Anderzijds heeft Amsterdam ook bedrijventerreinen en een sterk haven- en industriegebied dat, conform de Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040 in toenemende mate belangrijk wordt voor de economische transities: duurzame energieopwekking en de opkomst en ontwikkeling van circulaire economie.

Menging van wonen en werken ziet er in de verschillende delen van de gemeente anders uit. In het centrumgebied, stationskwartieren, innovatiedistricten en in stedelijke centra is ruimte voor grotere kantoren. Deze gebieden zijn met ov goed bereikbaar vanuit de hele gemeente en metropoolregio en de rest van ons land. De openbare ruimte is ingericht op de toestroom van grote groepen werknemers. In andere buurten is er vooral ruimte voor kleinschaliger werken, zoals diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en stadsverzorgende bedrijvigheid. Dit geldt voor de buurten binnen de ring, ten zuiden van het IJ, en de verdichtingsgebieden in de naoorlogse wijken. In deze buurten vinden bedrijven onderdak in gebouwplinten, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen. Het gaat om verschillende soorten werk, zoals kleinschalig kantoorachtig werk, diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en productieve bedrijvigheid. Vooral de laatste twee vragen expliciete aandacht, omdat deze dreigen te verdwijnen door de druk op de ruimte. Dit vraagt bescherming in het bestaande stedelijk gebied en bij nieuwe ontwikkeling het expliciet opnemen in het programma.

De naoorlogse gebieden bestaan voor het grootste deel uit woningen. De ruimte voor werken is geconcentreerd op een aantal plekken: in de stedelijke centra, langs enkele stadsstraten, rondom de kruisingen van stadslanen en in de oorspronkelijke bedrijfsgebouwen en plinten. Ook bieden bestaande onderwijsgebouwen, waar ze die functie niet meer hebben, soms ruimte voor bedrijvigheid. Ook hier zijn, net als in de gemengde gebieden, allerlei verschillende soorten van werken te vinden.

### 7.9.2 Innovatiedistricten

Onze samenleving staat voor grote uitdagingen die creatieve en innovatieve oplossingen vereisen. Innovatie biedt niet alleen economische waarde, maar ook brede maatschappelijke voordelen. Het ontstaat uit kennis- en ideeënontwikkeling, die floreert in grote steden. In dit kader zijn de afgelopen jaren innovatiedistricten ontstaan: stedelijke werkgebieden gericht op kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie. Amsterdam heeft negen innovatiedistricten aangewezen, elk in een ander ontwikkelstadium. Veel van deze districten zijn ontstaan rondom kennisinstellingen of clusters van innovatieve bedrijven. Waar ze voorheen vaak campussen waren, ontwikkelen ze zich tot stedelijke gebieden die interactie bevorderen en ruimte bieden aan innovatieve bedrij-

ven die academische kennis vertalen naar nieuwe businessmodellen.

Met de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam stimuleert Amsterdam deze transformatie van campus naar innovatiedistrict. Deze districten zijn beter geïntegreerd in het stedelijk weefsel, met ruimte voor werken, wonen en voorzieningen. Anders dan reguliere stadsbuurten bieden ze plaats aan grote werkgebouwen en onderzoeks- of onderwijsinstellingen, gecombineerd met kleinschalige werkplekken en experimenteerruimte. Ze hebben vaak een 'anchor' (een groot kennisintensief bedrijf of instelling) en een netwerk van start-ups en spin-offs, wat concentratie en samenwerking bevordert. Daarnaast vraagt een innovatiedistrict om voldoende schaalgrootte voor uitwisseling, gedeelde voorzieningen en zichtbaarheid. De strategie richt zich op de ontwikkeling van negen gebieden tot volwaardige innovatiedistricten.

### 7.9.3 Stationskwartieren

Multimodale knooppunten of stationskwartieren zijn door de aanwezigheid van meerdere verkeersmodaliteiten zoals trein, metro, tram en autowegen, goed verbonden met zowel de stad als de metropoolregio. Door de optimale bereikbaarheid zijn deze locaties uitermate geschikt voor hoge werkconcentraties, omdat veel werknemers deze locaties in relatief korte tijd kunnen bereiken. Kantoorontwikkeling en andere grootschalige functies passen op deze multimodale knopen zoals Zuidas, Amstelstation, ArenApoort, Sloterdijk en Centraal Station. De komende jaren gaat het knooppunt Duivendrecht ook ruimte bieden aan grootschalige economische functies, en bij de doortrekking ervan biedt station Haven-Stad/Hemknoop kansen op de ontwikkeling van grootschalige economische functies. Kleinere stationskwartieren liggen rond metro-/treinstations Lelylaan, Holendrecht en op langere termijn Muiderpoort. Ook Weesp is een kleiner stationskwartier, dat ligt tussen Amsterdam en Almere. Dit wordt de komende jaren verder ontwikkeld tot een stedelijk milieu.

### 7.9.4 Productieve wijken

Door grootschalige transformatie van bedrijventerreinen voor de ontwikkeling van woon-werkgebieden verliest Amsterdam veel van zijn bedrijventerreinen. Voor een inclusieve Amsterdamse economie waar iedereen in de gemeente economisch van elkaar kan profiteren moet er voldoende ruimte blijven voor bedrijven die passen in stedelijke woon-werkgebieden. Conform de Bedrijvenstrategie Amsterdam (2020) ligt bij transformatie van bedrijventerreinen naar woonwerk een specifieke ambitie om passende bedrijvigheid te integreren in gebiedsontwikkeling. Dit leidt tot de ontwikkeling van productieve wijken, waarbij vooral op de begane grond ruimte is voor ambachtelijke bedrijvigheid, en kleinschalige industriële en logistieke bedrijven die passen in de gemeente. Niet alleen dragen deze wijken in de toekomst bij aan de sociaal-economische samenhang in Amsterdam, deze kleinschalige productieruimtes dragen ook bij aan een de circulaire transitie waar meer producten lokaal gemaakt, hersteld, gerecycled of hergebruikt moeten worden.

### 7.9.5 Bedrijventerreinen

Waar kantoormilieus gebaat zijn bij menging van functies en concentratie, is dit voor bedrijfslocaties en bedrijventerreinen minder het geval. Veel grootschalige productie, logistiek en ondersteunende diensten als schoonmaak- en bouwbedrijven zijn meer gebaat bij een bereikbare en betaalbare plek dan bij een gemengde, centrale locatie. Daarom wijzen we een aantal plekken in de gemeente aan waar bedrijvigheid niet met woningbouw wordt gemengd, zoals Landlust en het overgrote deel van de bedrijventerreinen in Weesp.

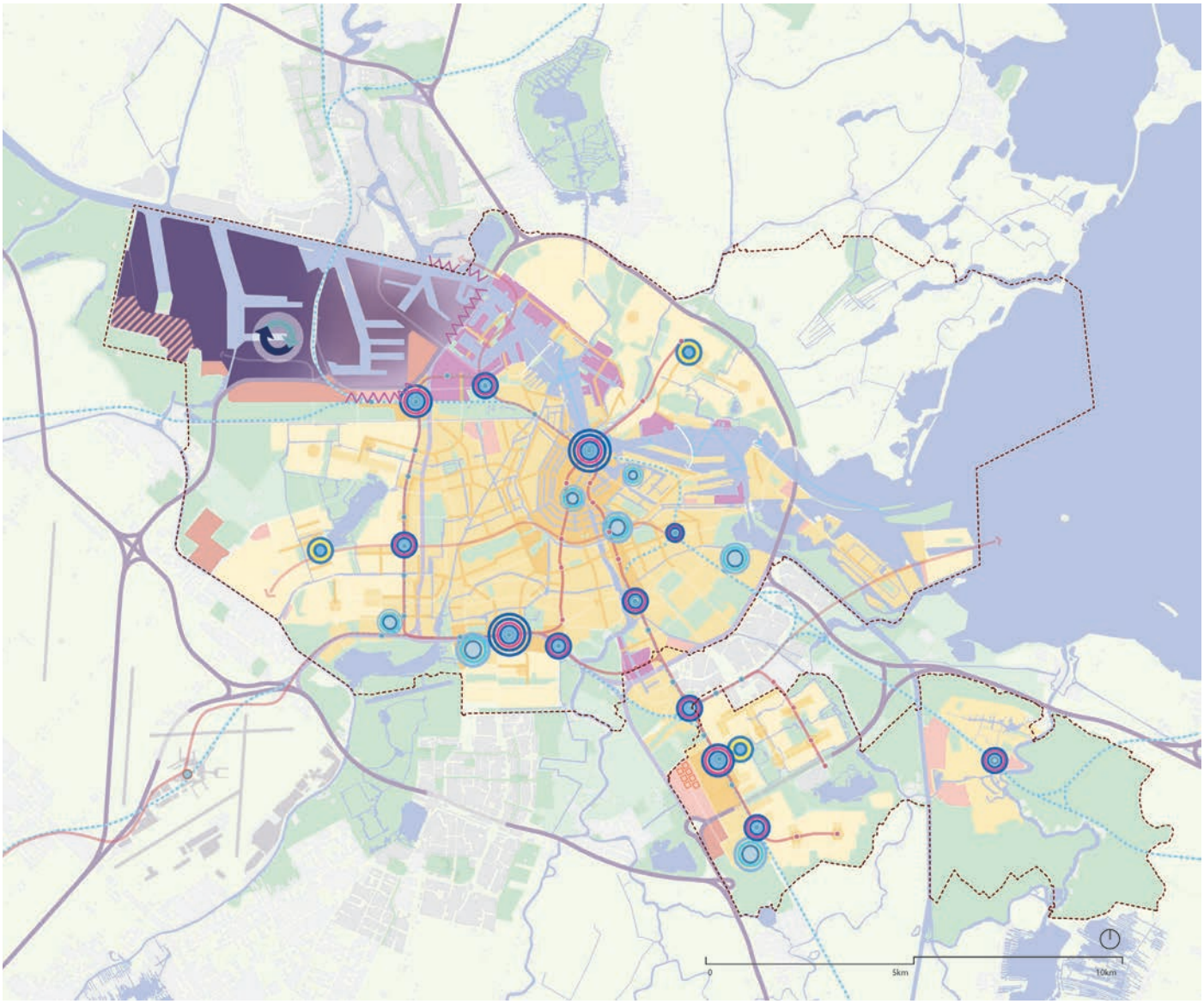
Het grootste deel van de bestaande bedrijventerreinen in de gemeente (die nog niet aangewezen zijn als transformatiegebied) blijft behouden om ruimte te behouden in de gemeente voor bedrijven die een functie vervullen in de stedelijke economie. Wel is ook op deze terreinen een opgave om efficiënt met de ruimte om te gaan en indien mogelijk de werkfunctie flink te verdichten. Dat betekent compacte bebouwing en een differentiatie in terreinen, afhankelijk van de ligging in de gemeente.

### 7.9.6 De haven

Het havengebied ten oosten van de A10 transformeert als Haven-Stad geleidelijk naar gemengd stedelijk gebied. Het havengebied ten westen van de A10 blijft haven- en industriegebied. Dit gebied is nodig voor logistiek, industrie en nutsfuncties en als hub voor duurzame energie en circulaire economie. De gewenste ontwikkelingen in het havengebied vragen ook om milieuruimte. Om de combinatie met de ontwikkeling Haven-Stad ten westen van A10 mogelijk te maken, is een zonering van het havengebied nodig. Waarbij de activiteiten aan de oostzijde van het havengebied meer rekening moeten houden met stedelijke gebieden in de buurt. Aan de westzijde van het havengebied zijn activiteiten met grotere milieucontour mogelijk. Andersom geldt ook dat de snelheid van de ontwikkeling van Haven-Stad en de stedenbouwkundige opzet afgestemd moeten worden op activiteiten in het havengebied. Globaal kent Haven-Stad de volgende fasering:

- De eerste gebieden zijn nu al in ontwikkeling.
- Rond 2030 kan ook in het pas-op-de-plaatsgebied gestart worden met bouwen van woningen.
- Na 2040 kan het laatste deel, de Coen- en Vlothaven, ontwikkeld worden. Tot die tijd vervult dit deel van de haven nog een belangrijke rol in het haven-industriële complex.

## Economische structuur




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

### Typen economie, menging en gebouwtypen

**Stationskwartier:** Deze knooppunten van openbaar vervoer met een hoge kwaliteit in de openbare ruimte zijn logische vestigingslocaties voor grotere kantoren en publiekstrekkende voorzieningen. Ze bieden daarnaast ruimte aan kleinschalig werken, zoals detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen.

**Stedelijk centrum:** De stadsdeelcentra in Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen zich tot gemengde stedelijke gebieden, waar ook ruimte is voor bedrijvigheid en beperkt voor grotere kantoren.

**Innovatiedistrict:** Hier staan kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal. Er is een gemengd aanbod van klein- en grootschalige werkruimtes en ruimte voor onderzoek en onderwijs. Daarnaast is er plek voor wonen, werken en voorzieningen. Randvoorwaarden voor concentratie en netwerkvorming zijn een ‘anchor’ (een groot kennisintensief bedrijf of instelling) en een netwerk van kleinschalige toeleveranciers en klanten eromheen. Vaak zijn dit start-ups en spin-offs. Ook hebben sterke kenniskwar-

tieren een bepaalde schaal nodig ten behoeve van uitwisseling, gedeelde voorzieningen en zichtbaarheid.

**Centrumgebied:** De centrale buurten in Centrum, West, Zuid en Oost zijn gezochte vestigingsmilieus voor specialistische dienstverleners. Hier is wonen gemengd met kleinschalige en soms ook grootschalige kantoren. In het centrumgebied vind je stadsverzorgende bedrijvigheid, horeca, detailhandel en publiekstrekkende voorzieningen, waaronder grote cultuurinstellingen en overheidsgebouwen.

**Gemengde gebieden:** Wonen en kleinschalig werken is in deze stadsbuurten van oudsher meer fijnmazig gemengd. Je vindt er bedrijvigheid in gebouwplinten, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen. Deze ruimtes zijn opgenomen in de stedelijke bouwblokken. Het gaat om verschillende typen werk, zoals kleinschalig kantoorachtig werk, detailhandel en horeca, maar ook maatschappelijke voorzieningen en productieve bedrijvigheid.

**Luwe gebieden:** In deze buurten staat de woonfunctie centraal. De ruimte voor werken is geconcentreerd op een aantal plekken: in de stedelijke centra, langs enkele stadsstraten, rondom kruisingen van grotere straten en in bestaande bedrijfsgebouwen en gebouwplinten.

**Stadsstraten en winkelpleinen:** In de vooroorlogse stad concentreren detailhandel en horeca zich langs stadsstraten. In de naoorlogse stad vind je deze concentraties ook aan winkelpleinen.

**Productieve wijk:** In deze nieuwe gemengde stadsbuurten is naast woningbouw ruimte voor behoud van bestaande en voor nieuwe productieve bedrijvigheid.

**Binnenstedelijke bedrijventerreinen:** Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Ze worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet blijven. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

**Bedrijvigheid en logistiek:** Deze bedrijventerreinen zijn gericht op een efficiënte bevoorrading van de stad door ruimte te bieden aan distributiecentra en groothandel. De opgave is om ze te intensiveren en verduurzamen. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

**Pilotgebied grootschalige intensivering:** Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan als gebiedsspecifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan en aanvullend op ArenApoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

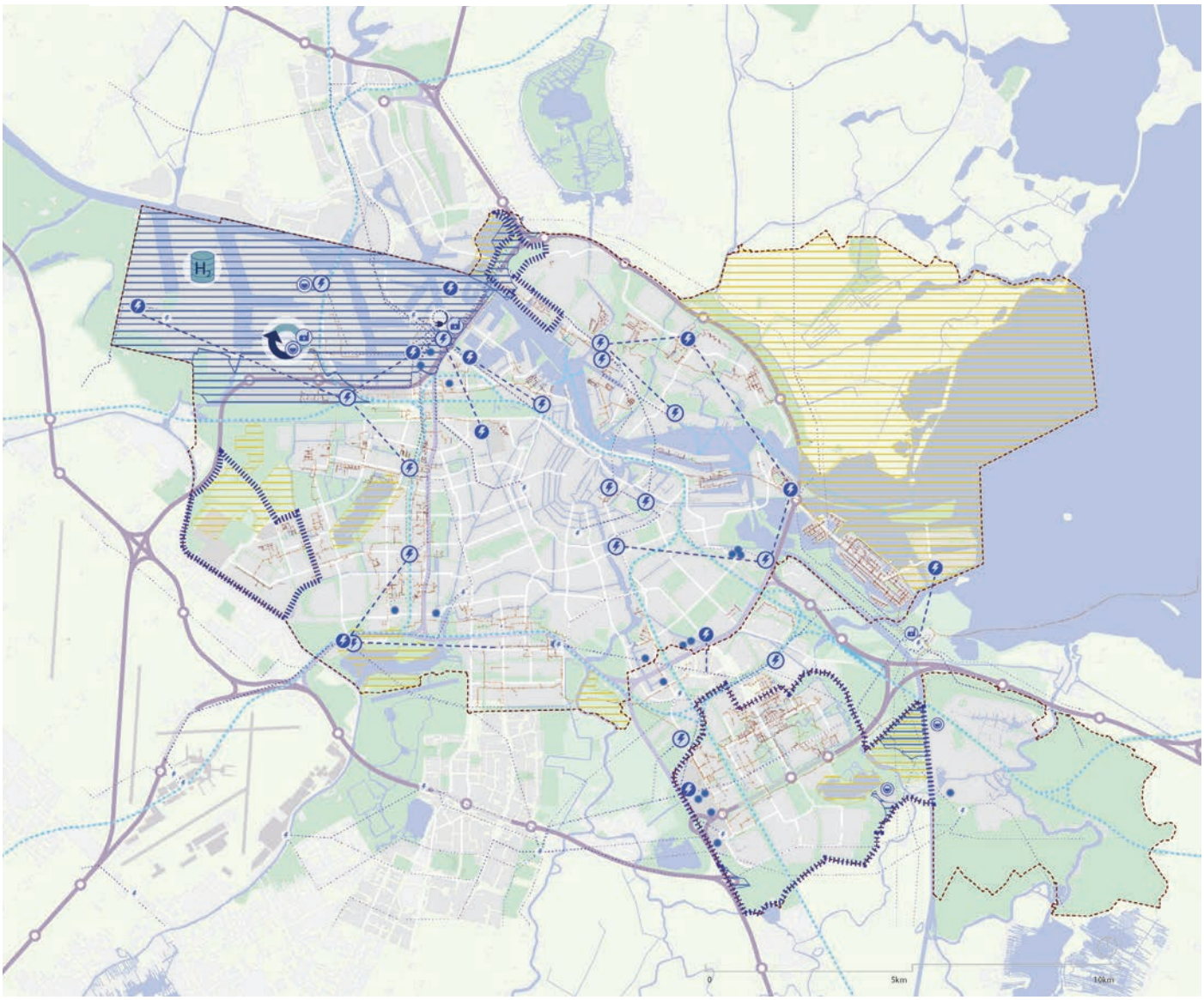
**Havengebied en industrie:** In dit gebied is ruimte voor logistiek, industrie, nutsfuncties. De haven heeft een belangrijke rol in de duurzame energie-opwek en -opslag en de circulaire economie van de regio. In verband met de nabijgelegen stedelijke ontwikkeling wordt het gebied gezoneerd. Naar het westen is een grote milieucontour mogelijk. In de haven is geen ruimte voor woningbouw.

**Circulaire hub:** Hier concentreren zich bedrijven die zich richten op de transitie naar een circulaire economie.

**Havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek:** In het Atlaspark richt de bedrijvigheid en logistiek zich op de activiteiten in de haven.

**Afgestemde ontwikkeling Haven-Stad en de haven:** De bedrijven aan de oostkant van het havengebied houden rekening met de nabijgelegen stedelijke gebieden. De snelheid van de ontwikkeling en de stedenbouwkundige opzet van Haven-Stad wordt afgestemd op de activiteiten in de haven.

## Energie- en warmtesysteem




Betekenis van deze kaart: Richtinggevend aan projecten. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

**Zon, wind, datacenters en elektriciteit**

**Voorkeursgebied windenergie op Amsterdams grondgebied:** Op deze locaties zal de gemeente onder voorwaarden medewerking verlenen aan initiatiefnemers van windprojecten. Hier zal een integrale afweging gemaakt worden ten opzichte van andere functies en iedere plaatsing vraagt een zorgvuldige inpassing. De veiligheid en gezondheid van mens en natuur mogen hierdoor niet in het gedrang komen. Voor Noorder IJplas gaat het om windenergie in ontwikkeling.

**Zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied:** Aan initiatieven voor de plaatsing van zonnepanelen in dit gebied bieden wij in principe medewerking, indien deze ruimtelijk en ecologisch goed inpasbaar zijn en er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor andere functies.

**Warmtebron:** Datacenters

**Bestaand onderstation**

**Uitbreiding onderstation:** Om de groei van de vraag naar elektriciteit aan te kunnen, worden de komende decennia de meeste van bestaande (22) onderstations in Amsterdam uitgebreid en vernieuwd.

**Zoeklocatie nieuw onderstation:** Op deze plekken moeten onderstations worden ingepast in de stedelijke omgeving.

**Zoekgebied nieuwe onderstations:** In Zuidoost ligt een opgave voor drie nieuwe onderstations en voor één onderstation in het gebied Havenstad Noord (Cornelis Douwesterrein) en een in de omgeving van de Lutkemeer.

**Bestaand elektriciteitsnet**

**Uitbreiding elektriciteitsnet:** Naast de bovengrondse uitbreiding is voor een robuust energiesysteem de aanleg van nieuwe ondergrondse elektriciteitskabels nodig.

**Circulaire hub:** Hier concentreren zich bedrijven die zich richten op de transitie naar een circulaire economie.

**Energiehub Hemweg:** Op deze locatie wordt energie en warmte duurzaam opgewekt.

**Hub energieopslag:** Op deze locatie wordt duurzame energie en warmte duurzaam opgeslagen.

**Energie centrale**

**Rioolwaterzuiveringsinstallatie:** We zetten rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI) in als warmtebron.

## 7.10 Energie- en warmtesysteem

Met de groei van de gemeente groeit ook de vraag naar elektriciteit en warmte. Amsterdam wil zo veel mogelijk schone energie opwekken en opslaan op eigen grondgebied en slim gebruikmaken van nieuwe en bestaande warmtebronnen. Door zonnepanelen op grote en kleine daken, en door windturbines. Dat zijn op dit moment de meest bewezen technieken voor grootschalige opwekking, de inzet ervan is afgesproken in het nationaal Klimaatakkoord. Hoe en waar die komen is onderdeel van de ruimtelijke opgaven die op de gemeente afkomen. Een robuust elektriciteits- en warmtesysteem vraagt om een slimme boven- en ondergrondse inpassing.

### 7.10.1 Elektriciteitsnetwerk

Een toekomstbestendig elektriciteitsnetwerk is een randvoorwaarde voor de groei en verduurzaming van Amsterdam. Tot 2050 zal de vermogensvraag toenemen naar 3 tot 4 keer de vermogensvraag van nu. Dat is een vraag van 3.000 à 4.000 MW in 2050, in plaats van circa 1.000 MW in 2020. Om tijdig in de snelgroeiende vraag naar elektriciteit te kunnen blijven voorzien, werken we aan de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur.

### 7.10.2 Windenergie

Amsterdam heeft de ambitie om in 2030 minstens 127 megawatt vermogen windenergie te realiseren. In de RES 1.0 zijn de zoekgebieden voor windenergie opgenomen en in het Programma Windenergie Amsterdam 2030 (PWA) zijn gebieden aangewezen voor grootschalige windturbines, naast de Noorder IJplas die al in ontwikkeling is. Hier gaat de gemeente onder voorwaarden medewerking verlenen aan initiatiefnemers van windprojecten. In de andere zoekgebieden van de RES 1.0 zijn kleinere windturbines met een vermogen tot 2 megawatt in beginsel mogelijk. Deze kleinere windturbines worden individueel beoordeeld op basis van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en het geldende planologische kader. Kleine windturbines hebben geen effect op de doelstellingen van het PWA.

### 7.10.3 Zon

Amsterdam wil 400 megawatt zonne-energie op grote daken en dubbelgebruik van stedelijke ruimtes opwekken. Daarnaast willen we 150 megawatt op kleine daken realiseren, zodat in 2030 de helft van alle geschikte daken voor zonne-energie wordt gebruikt. De gemeente richt zich voor 2050 op alle geschikte daken. Daarnaast wordt gezocht naar locaties waar dubbel ruimtegebruik toegepast kan worden, bijvoorbeeld op parkeerlocaties, langs infrastructuur (zowel op taluds, geluidsschermen, of bijvoorbeeld metrostations) en op tijdelijk braakliggende terreinen. Er zijn extra zoekgebieden voor zon op veld en water aangewezen. Voor de Noorder IJplas geldt het ja-mitsprincipe. Hier wordt medewerking aan initiatieven verleend, indien zij ruimtelijk en ecologisch goed inpasbaar zijn en er voldoende ruimte is voor andere functies. Voor de overige extra zoekgebieden zonne-energie geldt het nee-tenzij-principe. Er wordt pas naar deze gebieden gekeken wanneer de ambitie niet op de daken en via dubbel ruimtegebruik gerealiseerd kan worden.

### 7.10.4 Warmtebronnen

De gemeente Amsterdam wil in 2040 helemaal aardgasvrij zijn. Het is belangrijk dat het alternatief duurzaam is, dat de overstap betaalbaar is en dat verschillende bronnen de benodigde warmte kunnen leveren. Op dit moment worden de twee grote stadswarmtenetten (in eigendom van Westpoort Warmte en Vattenfall) voorzien van warmte van AEB (afvalverbranding) en Diemercentrale (aftapwarmte van gasgestookte elektriciteitscentrales). Deze twee bronnen zullen stap voor stap vervangen worden door andere bronnen. Ook voor de gebiedsontwikkeling is behoefte aan duurzame warmte. Om te voorzien in de toekomstige warmtevraag en om de opwek hiervan te verduurzamen, moeten alternatieve bronnen ontwikkeld worden, zoals aardwarmte (geothermie), aquathermie en restwarmte uit datacenters. Ook zijn er hulpwarmtecentrales nodig die kunnen

bijspringen bij pieken in de warmtevraag. Er is niet één type warmtebron/-techniek die kan voorzien in de toekomstige warmtevraag: er is een slimme combinatie van technieken nodig om te komen tot een optimale mix van betaalbaar, duurzaam en leveringszekerheid.

Zie voor meer informatie het deel WAT, hoofdstuk 10, Duurzaam Amsterdam.

# 8 Stadsdelen en stadsgebied Weesp

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gaat over de gemeente als geheel, in de context van de wijdere omgeving. De opgaven, keuzes en richtingen die beschreven zijn in deel I slaan op verschillende manieren neer in de verschillende delen van de gemeente. In dit hoofdstuk wordt de gemeentelijke visie met gebiedspecifieke opgaven en richtingen uitgewerkt per stadsdeel en voor stadsgebied Weesp. Bovendien wordt in beeld gebracht wat het ruimtelijk-programmatisch kader betekent in de stadsdelen en Weesp. Voor elk stadsdeel en -gebied is een overzicht gemaakt van de belangrijkste elementen op de kaarten. De bestaande kwaliteiten van de gemeente zijn vertrekpunt bij de verdere ontwikkeling van Amsterdam. De stadsdelen en Weesp kennen elk unieke kwaliteiten die gekoesterd moeten worden. Ze vormen een mooie en onmisbare basis waarop de meerkernige kwaliteit van Amsterdam verder kan groeien. Een meer gebiedsgerichte en van onderop gevoede manier van werken aan de gemeente agenderen we daarom als onderdeel van Deel IV HOE.

Legenda voor alle stadsdeelkaarten op de hieropvolgende pagina's van dit hoofdstuk.

## Basis

Beschermde stadsgezichten: Deze buurten en gebieden hebben een hoge cultuurhistorische waarde. Er wordt altijd een zorgvuldige afweging gemaakt tussen behoud en klein- of grootschalige doorontwikkeling. Bij eventuele ontwikkeling zijn bestaande kwaliteiten het uitgangspunt.

Park, landschapspark, landschap: In de parken is ruimte voor recreatie en ontspanning. Landschapsparken bestaan uit recreatiegebieden, sportlandschappen, ruigtegebieden en landbouwgrond met fiets- en wandelroutes. Het landschap bestaat uit landbouwgrond en natuurgebieden.

Sportpark: In de sportparken wordt optimaal intensief gebruik mogelijk gemaakt, om zo efficiënt mogelijk de opgave voor georganiseerde sport een plek te geven. De sportparken hebben een groene omlijsting.

Opgave sportlandschap: Op deze plekken wordt sport ingepast in een landschappelijke omgeving met veel natuurwaarde. Uitgangspunt is dat sport een positieve bijdrage levert aan de beleving en deze zorgvuldig is ingepast, zodat het karakter van het specifieke landschap niet wordt aangetast. De nadruk ligt op meer extensief georganiseerde sporten en de ongeorganiseerde, individuele sporten. Eventuele sportterreinen, faciliteiten en sportvelden hebben een groene en zo openbaar en toegankelijk mogelijke inrichting.

Potentie stadsstrand: Openbare plekken met recreatiemogelijkheden in of langs het water.

## Verbindingen

Stadsstraat: Hier concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. We sturen door gebouwplinten en de inrichting van de openbare ruimte op voldoende ruimte voor publieke functies. Via het omgevingsplan beschermen we ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies.

Stadslaan: De stadslanen hebben een stevige groene inrichting en een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. Er kan goed aan de lanen gewoond worden.

Ontbrekende verbinding: Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn.

Lange-lijnen-fietsnetwerk: Bovenop het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio.

Plusnet fiets: Fijnmazig netwerk in de stad met lange en kortere routes, waar de fiets de hoogste prioriteit heeft.

Ontbrekende schakels fietsnetwerk: Indicatie van verbindingen die gemaakt moet worden om het fietsnetwerk continu te maken.

Metro met station: Onder- of bovengronds metrotracé.

Hoogwaardig openbaar vervoer: Snelle en hoogfrequente bus- en tramlijnen, die de agglomeratie intern en met de regio verbinden.

Spoorweg met station: Spoorwegen voor internationale treinen, intercity's en sprinters.

Verdeelring A10: Aan de oost-, zuid en westzijde van de stad wordt de A10 de verdeelring voor de buurten binnen de ring. De A5-A9 is de hoofdroute voor het regionale en nationale autoverkeer en wordt de verdeelring voor Zuidoost en Nieuw-West.

Rijksweg met afslag

Veerverbinding: Veer voor voetganger en fiets.

Brug over het IJ: Een brug voor voetganger, fiets en ov.

Indicatie oeververbinding: Een mogelijke vaste verbinding op lange termijn.

Regiohub - P+R bestaand: Bestaand knooppunt gericht op overstap van auto naar ov, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers, net buiten en in de buitenste delen van de agglomeratie.

Potentie regiohub auto-ov: Indicatie knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers. Gelegen net buiten of in de buitenste randen van de agglomeratie.

Potentie stadshub: Indicatie knooppunt waar overstap van het (inter)nationale/regionale vervoersniveau naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt, gelegen in de (hoog)stedelijke delen van de agglomeratie.

Potentie logistieke hub: Indicatie locatie hub op wijk- of stadsniveau die primair gericht is op overslag van goederen. Transport van goederen de stad in is mogelijk via het water of met kleine uitstootvrije voertuigen.

Verbinding stad en landschap: Deze stadsranden aan het landschap worden voorkanten, door infrastructuurbarrières te slechten, de buurten naar het landschap te richten en met het landschap te verbinden.

Verkleinen barrière: Het verkleinen van de barrièrewerking van de A9 tussen de buurten in Bullewijk is een projectoverstijgende opgave.

Schakelpunten: Plekken waar verschillende buurten of gebieden met de ruggen tegen elkaar liggen en vaak voornamelijk een verkeersfunctie hebben. Ze hebben de potentie om een centrale en verbindende rol te spelen. De (complexe) opgave is om prettige en bij de omgeving horende plekken te maken door een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en programma.

## Stedelijke ontwikkeling

Luwe stadsbuurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een relatief lage dichtheid, een beperkt aandeel niet-woonfuncties en veel ruimte voor groen.

Gemengde stadsbuurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, parkjes en langs watergangen.

Hoogstedelijke buurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken.

Hoogstedelijk centrum: Ontwikkeling van buurten met naast wonen, het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken.

Pilotgebied grootschalige intensivering: Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan als gebiedsspecifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan en aanvullend op ArenApoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

Kleinschalige ontwikkeling en transformatie: Vernieuwing, verdichting of verduurzaming van buurten, zonder structurele verandering van een gebied.

Binnenstedelijk bedrijventerrein: Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Ze worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet blijven. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

Bedrijvigheid en logistiek: Deze bedrijventerreinen zijn gericht op een efficiënte bevoorrading van de stad door ruimte te bieden aan distributiecentra en groothandel. De opgave is om ze te intensiveren en verduurzamen. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

Zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam: Ter ontlasting van het centrum en om bruggen over het IJ mogelijk te maken, onderzoeken we de verplaatsing van de PTA. De exacte locatie ligt nog niet vast.

## Plekken met stedelijke betekenis

Stationskwartier: De directe omgeving van de grotere stations wordt buurten met een hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen.

Innovatiedistrict: Op deze plekken staan kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal.

Stedelijk centrum: In de stedelijke centra concentreren zich lokale en stedelijke voorzieningen. Ze hebben een verzorgende rol voor omliggende buurten en het stadsdeel (boodschappen, dienstverlening en ontmoeting).

Potentie groen-blauwe hotspot: Deze stedelijke plekken hebben een uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit. Ze zijn bij uitstek geschikt voor vrijetijdsfuncties als sportparken, strandjes, buitentheaters en musea. De nadruk ligt op buitenactiviteiten en de programmaring en inrichting van de openbare ruimte. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar altijd zorgvuldig in het groen en water ingepast.

Groen-blauwe kralenketting: De noordoever van het IJ is een aaneenschakeling van kleinere en grotere groen-blauwe hotspots. Het is een verzameling van stedelijke plekken aan het water, met een verschillend karakter (bijvoorbeeld industrieel of groen). Ze zijn aan elkaar geschakeld door langzaamverkeerroutes die soms langs het water liggen en soms meer landinwaarts.

Het centrumgebied: De binnenstad en de aangrenzende buurten in Oost, Zuid en West vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als centrumgebied. Hier ligt een grote opgave om de balans te bewaren tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

## Energie en duurzaamheid

Havengebied en industrie: In dit gebied is ruimte voor logistiek, industrie, nutsfuncties. De haven heeft een belangrijke rol in de duurzame energie-opwek en -opslag en de circulaire economie van de regio. In verband met de nabijgelegen stedelijke ontwikkeling wordt het gebied gezoneerd. Naar het westen is een grote milieucontour mogelijk. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

Afgestemde ontwikkeling Haven-Stad en haven: De bedrijven aan de oostkant van het havengebied houden rekening met de nabijgelegen stedelijke gebieden. De snelheid van de ontwikkeling en de stedenbouwkundige opzet van Haven-Stad wordt afgestemd op de activiteiten in de haven.

Voorkeursgebied windenergie op Amsterdams grondgebied:
Op deze locaties zal de gemeente onder voorwaarden medewerking verlenen aan initiatiefnemers van windprojecten. Hier zal een integrale afweging gemaakt worden ten opzichte van andere functies en iedere plaatsing vraagt een zorgvuldige inpassing. De veiligheid en gezondheid van mens en natuur mogen hierdoor niet in het gedrang komen.

Warmtebron: Datacenters

Circulaire hub: Hier concentreren zich bedrijven die zich richten op de transitie naar een circulaire economie.

Energiehub Hemweg: Op deze locatie wordt energie en warmte duurzaam opgewekt.

Uitbreiding bestaand onderstation

Zoeklocatie nieuw onderstation

Zoekgebied nieuwe onderstations: In Zuidoost ligt een opgave voor drie nieuwe onderstations en voor een onderstation in het gebied Havenstad Noord (Cornelis Douwesterrein) en één in de omgeving van de Lutkemeer.

Tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit: Door kringlooplandbouw en natuurontwikkeling wordt bodemdaling tegengegaan en de biodiversiteit vergroot.

## 8.1 **Nieuw-West**

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekiende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterplas en Sloterpark als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

Nieuw-West groeit dankzij de koppeling van gebiedstransformatie van het Schinkelkwartier, Sloterdijk en Haven-Stad en herontwikkeling van bestaande woongebieden uit tot een stadsdeel met een meer regionale functie als stedelijk centrum. De dynamiek draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid en wijkeconomie en helpt om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen. Het verbeteren van de sociale cohesie, het vreedzaam naast en liefst met elkaar leven van diverse culturen en leeftijden, is een opgave. De opgave wordt door de groei van het aantal inwoners urgenter. In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Om het hele stadsdeel te laten meeprofiteren van nieuwe ontwikkelingen in Slotervaart, Slotermeer, het Schinkelkwartier, Haven-Stad en Sloterdijk is het versterken van doorgaande routes nodig. Dat kan door in te zetten op groene wandel- en fietsverbindingen en door van drukke verkeersroutes stadsstraten en stadslanen te maken. Sommige van die stadsstraten en stadslanen bieden ook plek aan nieuwe ontwikkelingen, zoals Lelylaan, Burg. Roëllstraat en Johan Huizingalaan. Ze sluiten aan op metro- en treinstations en verbinden Nieuw-West veilig en vanzelfsprekend met het centrum, nieuwe ontwikkelgebieden en de centrumgebieden in het stadsdeel zelf. Langs de Oude Haagse Weg en de Anderlechtlaan is ruimte voor ontwikkeling. Deze vergroot de kwaliteit van het aanliggende groen en de openbare ruimte, maar blijft buiten de hoofdgroenstructuur.

Verdichting van Nieuw-West gaat hand in hand met meer kwaliteit van het groen. Deels door in parken te investeren en deels in buurten en straten. De Sloterplas wordt het hoogwaardig ingerichte groene hart van Nieuw-West. Om de bomenstructuur de drager van de straten en lanen te maken, is investering in de ondergrond nodig. In verdichtingsgebieden richten we de openbare ruimte groen en autoluw in.

Een speciale opgave ligt er in de wijkwinkelcentra. Hier wordt gezocht naar menging met meer wonen en voorzieningen en een betere aansluiting op de omliggende buurten. Osdorpplein ontwikkelt zich van stadsdeelcentrum tot stedelijk centrum, met meer wonen en werken en culturele voorzieningen met stedelijke uitstraling, waaronder een theater aan de Sloterplas. Gestreefd wordt naar een goede mix aan aanbod van bedrijvigheid en verschillende typen winkels en horeca.

Op lange termijn kan het aanleggen van een oost-westmetro de positie van Osdorpplein nog verder versterken. Verdere verdichting met werken en voorzieningen is mogelijk rondom de stations Lelylaan en Sloterdijk. Deze stationskwartieren vragen wel om een betere inbedding door de ontwikkeling van aanliggende straten tot stadsstraat of stadslaan.

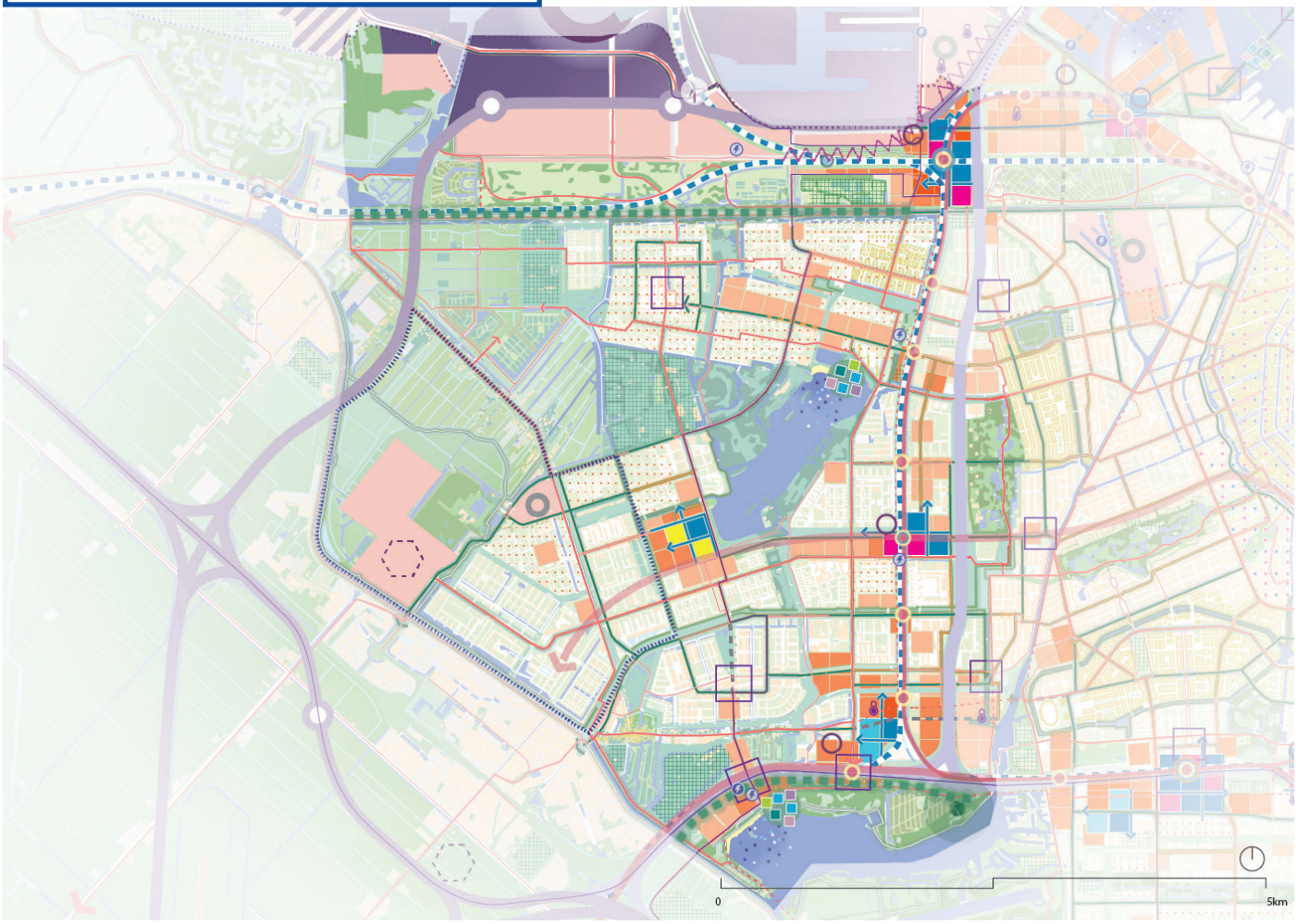
De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijft er vrije ruimte in leegstaand vastgoed en aan de randen van de buurten. In stadsdeel Nieuw-West maken we onder de noemer Masterplan Nieuw-West langjarige afspraken met externe samenwerkingspartners om de leefbaarheid en veiligheid in het stadsdeel structureel te verbeteren.

Verduurzaming en vernieuwing staan soms op gespannen voet met de erfgoedwaarde van buurten. De samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen vraagt om ingrepen die de opzet eer aan doen. Op die manier kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd die tegemoetkomen aan de wensen van huidige en nieuwe bewoners.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Osdorpplein wordt ontwikkeld tot stedelijk centrum: verdichting, meer (grootstedelijke) voorzieningen, zoals een nieuw theater.
- Kop Sloterplas mogelijkheid tot groen-blauwe hotspot: integrale opgave van openbare ruimte, ov- en fiets-verbindingen en publieksvoorzieningen.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot aan de Nieuwe Meer nabij een nieuwe metrohalte: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die het gebied intern verbinden en doorlopen in de grote ontwikkelingen van het Schinkelkwartier en Sloterdijken.
- Stationskwartieren Lelylaan en Sloterdijk: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen.
- Met een vergaande verandering van het autonetwerk en autogebruik in de gemeente kan een nieuwe aansluiting op de A5 nodig zijn.
- Spieringhorn in de Brettenzone wordt getransformeerd naar een sportlandschap.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en voorzieningen zijn het Lambertus Zijlplein en Belgiëplein.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.2 **Zuidoost**

Zuidoost is binnen Amsterdam qua ruimtelijke opzet, bebouwing en de relatief grote afstand tot de rest van de gemeente bijzonder. Dat geldt zeker ook voor de unieke culturele diversiteit, die er in de afgelopen decennia is ontstaan. Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen. De komende jaren gaan we daar met Masterplan Zuidoost invulling aan geven.

De delen van Zuidoost aan weerszijden van het spoor zijn nu nog twee zeer verschillende. Aan de oostkant van het spoor liggen de groene woonwijken Bijlmer en Gaasperdam. Aan de westkant het kantoren- en bedrijvengebied Amstel III en ArenAPoort met grote publiekstrekkers, beide nagenoeg zonder bewoners. In dit nieuwe Amstel III/Bijlmer-West worden de komende jaren tienduizenden nieuwe woningen gebouwd, met behoud van de werkfunctie. De kantorenstrook verandert in een heel nieuw stuk stad, met levendige straten en volop groen en voorzieningen.

Op de bedrijvenstrook gaat flink verdicht worden om plek te bieden aan voldoende bedrijfsruimte, waaronder ook bijvoorbeeld logistieke hubs. Aan de noordkant, grenzend aan en als aanvulling op ArenAPoort, kan een beperkt deel op termijn verkleuren naar een gemengd stedelijk gebied, als de gewenste intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen succesvol is verlopen. De spoorlijn, met trein- en metrostations en goede onderdoorgangen, moet van scheidslijn een ruggengraat worden, om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen.

Bijlmer-West wordt ook een verbinder tussen de Bijlmermeer en de Amstelscheg.
Amsterdamse Poort groeit samen met het evenementengebied rond de Johan Cruijff Boulevard binnen Amsterdam uit tot een centrum met regionale en (inter)nationale aantrekkingskracht. De uitstekende bereikbaarheid van het gebied, samen met de grootstedelijke functies als de Johan Cruijff ArenA en concertzalen, zijn hiervoor al ingrediënten. Station Bijlmer als een volwaardig intercitystation en het aansluiten op het nachtnet zal helpen om van ArenAPoort een echt stedelijk centrum te maken. Gemeente Amsterdam, gemeente Ouder-Amstel, Vervoerregio, vervoerbedrijven en evenementenlocaties hebben in 2024 via een convenant voor de komende 10 jaar afspraken gemaakt om de drukte in het gebied te beheersen.

In de Bijlmermeer en in Gaasperdam liggen grote opgaven ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Dit kan hand in hand gaan met het versterken van de wijkeconomie. Dat vraagt vooral om een slimme verdichting van de buurten, met behoud van het groene en rustige karakter. De vernieuwing van de Bijlmer wordt afgerond. Er worden niet alleen woningen toegevoegd, maar ook werkfuncties die de wijkeconomie moeten versterken. In zowel de Bijlmer als in Gaasperdam zijn mogelijkheden voor verdichting. Langs de af te waarderen en te verlagen Gooiseweg en langs diverse dreven is ruimte voor nieuwe woningen. De fiets- en autoverkeersstructuren zijn in deze wijken nu nog van elkaar gescheiden: auto's rijden over de dreven, fietsers over vrij liggende fietspaden die de dreven meestal ongelijkvloers kruisen.

De dreven kunnen straks een hoofdnetwerk van lanen vormen, waar verschillende soorten verkeer gebruik van maken. Bovendien zou een groot deel van het publieke leven zich er kunnen afspelen door er aangename verblijfsruimtes van te maken. Er zijn ook plekken waar fietsers, ov en auto's nu al samenkomen en waar die kwaliteit uitgebouwd kan worden, onder andere bij de centra van de wijken rond de metrostations. Daar kan verdere verdichting met voorzieningen en werkfuncties (en wonen) plaatsvinden. In Gaasperdam ligt de focus nu op de aanpak van Holendrecht en Reigersbos en in de nabije toekomst op de ontwikkeling langs de overkluisde A9. Ook kan aan de zuidzijde van de Gaasperplas woningbouw worden toegevoegd. Niet om grote aantallen te halen, maar wel om de Gaasperplas beter te verbinden met de wijk. De verdichting en transformatie van de Bijlmer en van Bijlmer-West gaat gepaard met investeringen in nieuw groen, zoals het Hondsrugpark.

Zuidoost is bovenal een groen stadsdeel, dat aan drie zijden grenst aan het landschap van de Diemer- en Amstelscheg en het Utrechtse landschap van de polder Gein. De drie groene fietsroutes van oost naar west, van scheg naar scheg, zijn belangrijke verbindingen. De Diemer- en de Amstelscheg zijn vanuit Zuidoost niet goed bereikbaar. De A2 en de Provinciale Weg langs de Gaasp vormen barrières die erom vragen geslecht te

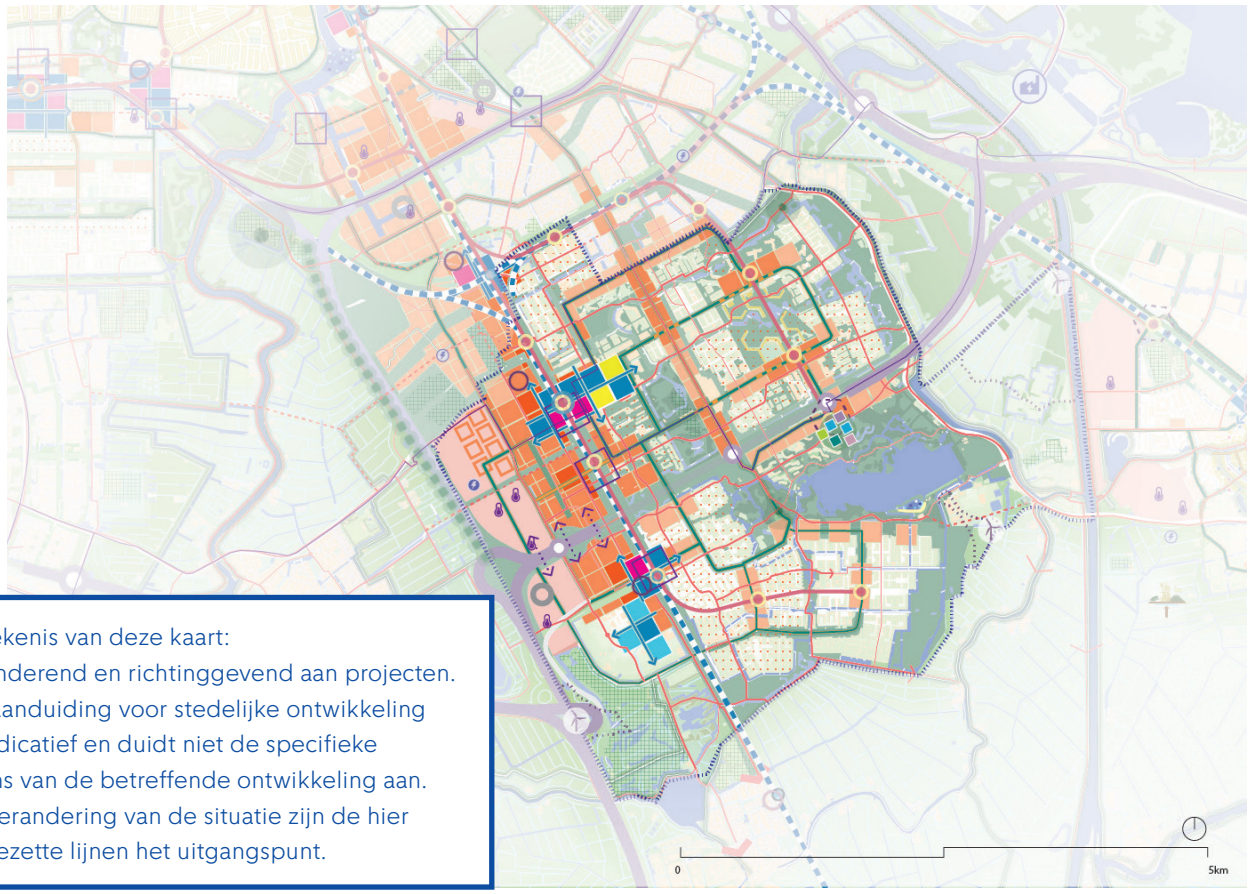
worden. Nieuwe groene routes kunnen de buurten in Zuidoost met elkaar en met het landschap verbinden. Daarnaast zijn van noord naar zuid goede en sociaal veilige fietsroutes belangrijk. Dat is nu nog een knelpunt in Zuidoost, niet alleen binnen het stadsdeel, maar ook tussen het stadsdeel en stadsdeel Oost.

De Gaasperplas is, samen met het Noorderpark, een van de twee Amsterdamse parken met een metrostation. Het kan uitgroeien tot groen-blauwe hotspot. Dat houdt in dat, naast bestaande voorzieningen zoals de waterspeeltuin, er ruimte is voor nieuwe. Zij moeten passen bij het landschappelijke karakter. Voorzieningen als horeca en een passend museum zijn voorbeelden, evenals een nieuwe en veilige zwemplek en het opknappen van het voormalige Floriadeterrein.

Zuidoost heeft een zeer beperkt oppervlak aan sportparken. Er zijn mogelijkheden voor het toevoegen van sportvelden in ontwikkelgebieden of onderzoekslocaties. In de Bijlmerweide en het centrale park Gaasperdam zijn onderzoekslocaties opgenomen, dicht bij de buurten van de Bijlmer en Gaasperdam/Amstel III. Sportvelden moeten landschappelijk zorgvuldig worden ingepast. We zoeken daarbij ook de samenwerking met omliggende gemeenten.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Stationskwartieren Amsterdam Bijlmer ArenA en Holendrecht: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals leisure of in relatie met het innovatiedistrict van het AUMC.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot aan de Gaasperplas nabij de metrohalte: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Verminderen van de barrièrewerking van de A2 van stad naar landschap en van de A9 tussen de buurten in Amstel III, vooral voor fietsers.
- De dreven als verbinders: omvormen van autoroutes en barrières naar prettige straten en lanen, waarlangs ruimte is voor verdichting.
- Gooiseweg als stadslaan: een autoluwe Gooiseweg biedt mogelijkheden voor een nieuwe betekenis. Deze route verandert van stadssnelweg tot een prettige laan die Zuidoost ook voor fietsers met het centrum verbindt. Dankzij woningbouw en nieuwe groene plekken richten buurten zich naar deze nieuwe laan.
- Spoorzone als ruggengraat: langs het spoor ligt een integrale opgave voor verdichting, het versterken van de stationsomgevingen, het verbeteren van routes en het verknopen van de beide kanten van het spoor.
- In het Gaasperpark wordt nieuwe ruimte voor sport gemaakt.




Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.

## 8.3 **Noord**

Noord is een overwegend luw en groen stadsdeel, dat bestaat uit buurten en tuindorpen met een heel eigen karakter. De dijken, polders en het Noordhollandsch Kanaal geven Noord ook een uitgesproken landschappelijke kwaliteit. Tegelijk wordt Noord met de ontwikkeling van de IJ-oevers meer onderdeel van Amsterdam. De twee heel verschillende werelden van de tuindorpen en de IJ-oevers gaan in de toekomst meer voor elkaar betekenen. Heel Noord voor alle Noorderlingen vraagt om betere verbindingen en nieuwe voorzieningen en werkplekken, die de IJ-oevers en het Buikslotermeerplein voor het hele stadsdeel betekenis zullen geven.

Twee nieuwe bruggen over het IJ brengen Noord en Amsterdam ten zuiden van het IJ dichter bij elkaar. Hierover gaan ook regionale fietsroutes lopen. Dankzij de ontwikkelingen op NDSM, Cornelis Douwes en de Zaanse Achtersluispolder gaat Noord straks ook de verbinding aan met Zaandam. Nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerlijnen en fietsroutes verbinden Noord en de haltes van de Noord/Zuidlijn met deze buurgemeente. Een schaalsprong in het ov is noodzakelijk en zeker in dit stadsdeel onlosmakelijk verbonden met de opgave voor autoluw. Op langere termijn kan een nieuwe metroverbinding via Haven-Stad en de westelijke IJ-oevers naar Zaandam gemaakt worden.

Direct tegen de ontwikkelgebieden aan de IJ-oevers liggen bestaande buurten: de tuindorpen en naoorlogse wijken, doorsneden door de oude IJ-dijk. De opgave is inwoners van die bestaande buurten mee te laten profiteren van de ontwikkeling van hun stadsdeel. In de nieuwe buurten aan het IJ blijft ruimte voor productieve bedrijvigheid. Parallel aan de noordelijke IJ-oever komt een doorlopende fiets- en voetgangersroute te lopen, waaraan parken, culturele instellingen, erfgoed, zwemplekken en andere publieke functies liggen. Ze vormen een parelketting die voor heel Noord een aantrekkelijke bestemming en ontmoetingsplek wordt.

Langs de Noord/Zuidlijnstations is nog ruimte voor extra woningen en voorzieningen. Het Buikslotermeerplein bij metrostation Noord zal uitgroeien tot het hart van heel stadsdeel Noord. Het winkelcentrum verandert in een compacte stadsbuurt met wonen, werken, winkels en voorzieningen voor de omliggende buurten. Het wordt een experimentele ontwikkeling, met ruimte voor nieuwe ontwikkelvormen en bijzondere (werk)functies. Hier is ook plek voor een nieuwe culturele trekker voor heel Amsterdam. Een nieuw plein bij metrostation Noord kan een centrale ontmoetingsplek voor Noord worden.

In voorrangsbuurten als de Banne liggen kansen voor verdichting. Nadrukkelijk met mede als inzet nieuwe groene kwaliteit. Ook kunnen de naoorlogse buurten rondom het Buikslotermeerplein via aantrekkelijke straten beter aangesloten worden op het vernieuwde Buikslotermeerplein.

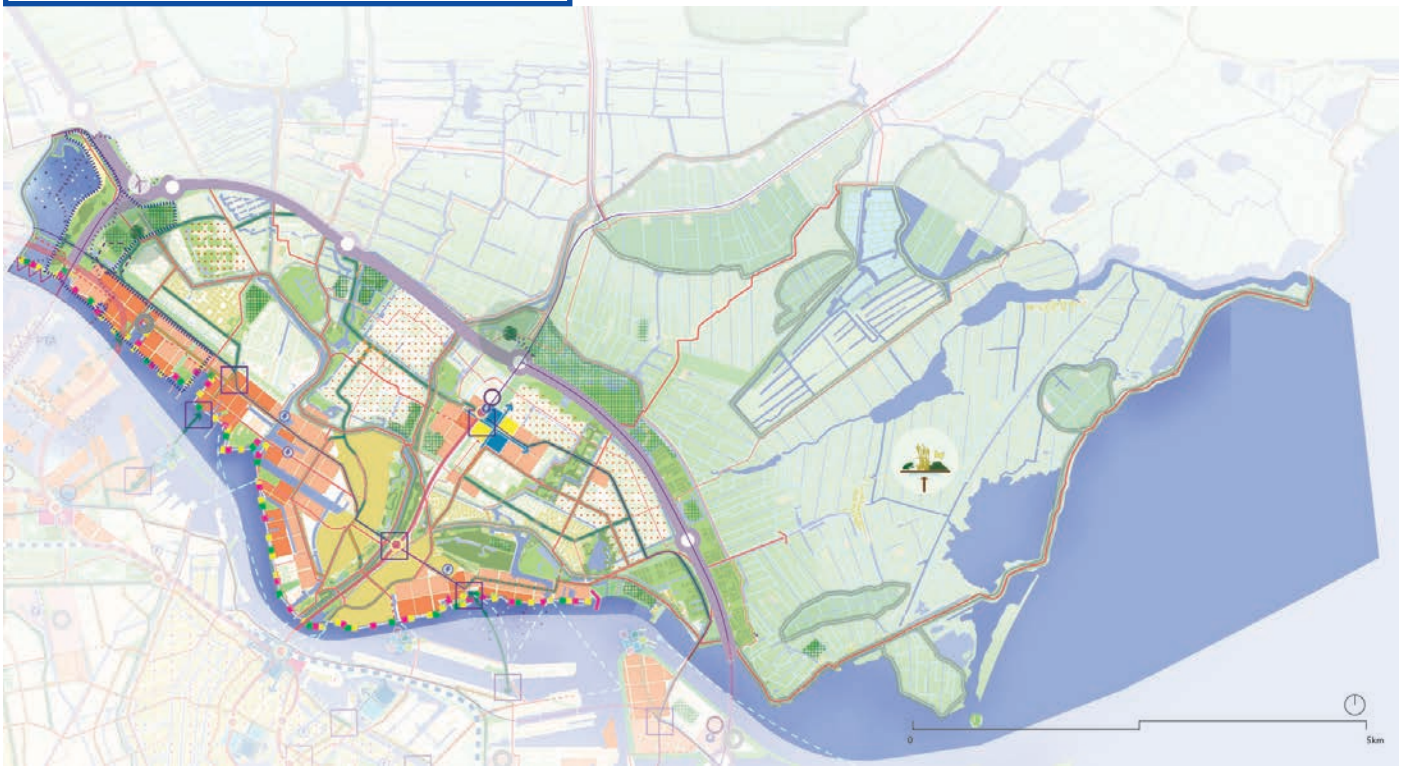
Dankzij de behouden polders binnen het stadsdeel, de Waterlandse Zeedijk, de Noord-Hollandse kanaalzone en het open veenweidegebied in Waterland is Noord het meest landschappelijke stadsdeel van Amsterdam. Door rekening te houden met zichtlijnen brengen we waar het kan het water meer in beeld. Ook de groene kwaliteiten verdienen versterking, door sport, ecologie en ontspanning te verenigen. In landelijk Noord willen we bodemdaling tegengaan en de landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit vergroten door een stevige inzet op kringlooplandbouw.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Buikslotermeerplein groeit uit tot stedelijk centrum dankzij verdichting met woningen en (grootstedelijke) voorzieningen.
- Twee bruggen over het IJ. Hierbij zijn de aanlandingen, de omliggende openbare ruimte en bebouwing en de verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgaven op dit schakelpunt.
- Bij metrostations Noord en Noorderpark ligt een integrale opgave voor verdichting, verbindingen, de inrichting van de openbare ruimte en de aansluiting op de directe omgeving.
- De noordoever van het IJ wordt nog sterker een aaneenschakeling van plekken met een stedelijke betekenis (cultuurgebouwen, horeca, parken, standjes en festivallocaties). Deze plekken zijn met elkaar verbonden door routes langs het water en parallel aan de oever en met de rest van Noord dankzij groene routes.
- Door stedelijke ontwikkeling, verbindingen en nieuwe ov-verbindingen wordt de relatie met Zaandam versterkt.
- De Noorder IJ-plas wordt een publieke, groene plek met ruimte voor sport en waterrecreatie.

- Het Sixhavengebied krijgt een groene inrichting. Als in de toekomst wordt besloten een metrostation te realiseren, wordt opnieuw gekeken naar de gewenste inrichting van het gebied.
- In Waterland zorgt een omschakeling naar kringlooplandbouw voor het tegengaan van bodemdaling, meer landschappelijke kwaliteit en een grotere biodiversiteit.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.4 **Centrum**

De afgelopen jaren voelden veel Amsterdammers zich niet altijd meer thuis in hun binnenstad. De toestroom van internationale en nationale bezoekers en dagjesmensen leidde er tot een gevoel van vervreemding, ingegeven door drukte, ongewenst gedrag of sfeer. Tijdens de crisis werd pijnlijk zichtbaar welke buurten te afhankelijk zijn geworden van bezoekers en waar de woonfunctie onder druk staat. Het sterkt de overtuiging dat we moeten werken aan een meer diverse binnenstad, met herkenbare en weerbare buurten. De komende jaren zullen we hier met de Aanpak Binnenstad invulling aan geven.

De ambitie voor de binnenstad is om de leefbaarheid en het buurtgevoel terug te brengen, de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt tot ontmoeting en voorzieningen voor bewoners te behouden. We willen bovendien een binnenstad die verder is vergroend, waar overlast en drukte zijn teruggedrongen en waar de economische diversiteit is toegenomen. Straks sluit het winkelen en horeca-aanbod meer aan bij de vraag van Amsterdammers en minder bij de verwachting van bezoekers. Er wordt meer gewerkt in de binnenstad, dankzij ruimte voor de formele en informele economie. Maar er wordt ook meer gewoond, dankzij een divers woningaanbod voor verschillende doelgroepen. Dezelfde verscheidenheid is terug te vinden in het karakter van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, het aanbod van culturele instellingen en de identiteit van buurten. Alle zijn meer gericht op de Amsterdammers.

Stadsdeel Centrum heeft een grote aantrekkingskracht op bezoekers, talent en bedrijven. De bezoekerseconomie zorgt voor banen en inkomsten, draagt bij aan vernieuwing, houdt voorzieningen in stand waar ook Amsterdammers gebruik van maken en ondersteunt het internationale en open karakter van de stad. De komst van bezoekers die van Amsterdam genieten is begrijpelijk. De binnenstad huisvest een deel van de belangrijkste culturele instellingen van het land, sommige zelfs met een internationale reputatie. Ook staat de binnenstad bekend om haar cultuurhistorie met onder meer de grachtengordel als Unesco Werelderfgoed, ruim 6.000 rijksmonumenten en zo'n 1.000 gemeentelijke monumenten.

Maar de bezoekerseconomie brengt ook complexe uitdagingen met zich mee die we het hoofd moeten bieden. De veiligheid en leefbaarheid staan in sommige delen onder druk. We willen een bezoekerseconomie stimuleren die waarde voor de binnenstad en haar inwoners toevoegt, die duurzaam is en de leefbaarheid verbetert. Vernieuwing en creatief ondernemerschap staan onder druk, vooral door oplopende vastgoedprijzen en verdringing door andere functies. Het moet mogelijk worden innovatieve ondernemers meer ruimte te bieden. Een breder cultuuraanbod en voorzieningen zoals apotheken of huisartsen zijn nodig. We willen samen met partners gemeenschappelijke belangen bepalen en zo sturen op een duurzamer, beter en meer divers gebruik van het vastgoed. De binnenstad wil spannend en vernieuwend blijven, onder andere met een kwalitatief en inclusief nachtaanbod. We willen meer aandacht voor kunst, cultuur en identiteit.

Nauwkeurig bestemmen en maatwerk moeten de overlast van massatoerisme en ondermijning terugdringen. Onder meer om het Wallengebied te ontlasten, is in 2024 voorkeurslocatie Europaboulevard aangewezen voor de oprichting van een Erotisch Centrum. Deze locatie draagt bij aan de strategische keuze voor een meerkernige stad, aan intensivering van functies rondom stations en aan spreiding van toerisme. Zie ook de Aanpak Binnenstad uit 2024. Bewoners zijn onmisbaar als het gaat om leefbaarheid, vitaliteit, sfeer en betrokkenheid. We willen daarom meer bewoning in de binnenstad mogelijk maken, in samenwerking met corporaties, beleggers, verenigingen van eigenaren, individuele pandeigenaren en ontwikkelaars.

Stadsdeel Centrum blijft een aantrekkelijke vestigingsplek voor kantoren en bedrijven. Een versterking van de werkfunctie kan ook bijdragen aan een betere balans in de binnenstad. De recente transformatie van leeggekomen warenhuizen aan het Rokin naar ruimte voor kennisintensieve kantoren is daar een goed voorbeeld van.

De binnenstad kent een veelheid aan openbare ruimtes, zoals grachten, straten, hofjes, pleinen, kleinere parken, maar ook nieuwere plekken, zoals het haventje van het Marineterrein of de recent ingerichte ontmoetingsplekken langs de Oude Turfmarkt en het Oosterdokseiland. De schaarse openbare ruimte wordt intensief gebruikt. De behoefte aan een autoluwe binnenstad en meer verblijfsruimte is daarom groot. Ook om verder te vergroenen en voorbereid te zijn op toename van bewoners, bedrijven en bezoekers. Gemotoriseerd verkeer wordt daarom vergaand teruggedrongen, waarbij wel rekening wordt gehouden met de logistiek. In de hele

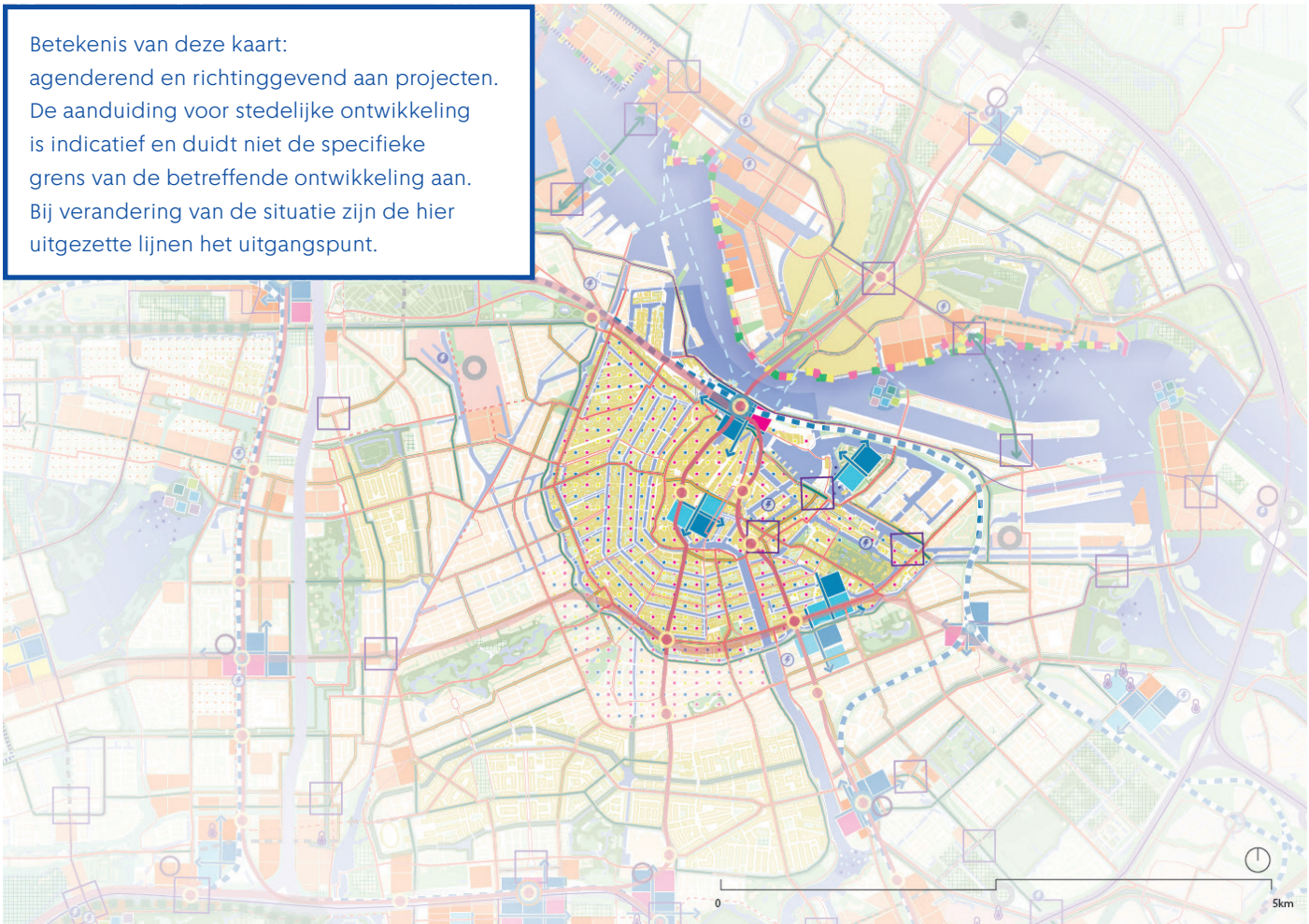
binnenstad komen voetgangers en fietsers op de eerste plaats, met zeker langs de grachten minder ruimte voor parkeren. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor verblijven en groen in de openbare ruimte. Het aantal zoeklocaties voor fietsparkeren wordt vergroot en we zoeken naar mogelijkheden voor het realiseren van inpandige of ondergrondse fietsenstallingen. Een knip in de Weesperstraat, onderdeel van de Agenda Autoluw, vergroot in de oostelijke binnenstad de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. De omgeving van het Oosterdok biedt plek aan cultuur en grootschalige kantoren. Op het Marineterrein werken we aan een nieuw innovatiedistrict, met een stedelijke mix van wonen en ruimte voor innovatieve bedrijvigheid en educatie. Aan het Oosterdok komt een stedelijk park. Defensie behoudt hier een basis.

Ten slotte vraagt de verduurzaming van stadsdeel Centrum in relatie tot de cultuurhistorische waarden van het erfgoed om innovatieve en specifieke oplossingen. Gevelisolatie en het zoeken naar mogelijkheden voor het vergroenen van openbare ruimtes en gebouwen moet passen binnen het Unesco Werelderfgoed met zijn grote historische waarde. Dit geldt ook voor het dubbelgebruik van daken. Om de binnenstad klimaatbestendiger te maken, onderzoeken we of, gekoppeld aan de inzet op autoluw, in het verleden gedempte grachten weer uitgegraven kunnen worden.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Het centrum wordt vergaand autoluw, waardoor er ruimte komt voor de voetganger, groen in de openbare ruimte en de fiets.
- De opgave is om de balans van functies in het centrum te herstellen: ook gericht op bewoners, andere Amsterdammers en ruimte voor kantoren.
- Het Marineterrein ontwikkelt zich tot toonaangevend innovatiedistrict met ruimte voor werken, wonen en kennisinstellingen.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en bijzonder programma zijn het Mr. Visserplein, de IJtunnelmond, de kruising Hoogte Kadijk - Sarphatistraat.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.5 **West**

Stadsdeel West heeft zich snel ontwikkeld tot een geliefde plek voor wonen, winkelen en uitgaan. In de meeste buurten is de balans tussen rust en drukte en dure en betaalbare woningen redelijk op orde. Maar er zijn ook buurten waar bewoners zich zorgen maken over de opmars van vakantieverhuur, liberalisering van sociale huurwoningen en de opmars van horeca. In West vestigen zich steeds meer cafés en restaurants. Zolang dat in de drukke stadsstraten gebeurt, geeft dat weinig problemen. Rond de Hallen heeft het bezoekersgebied zich echter uitgebreid naar de tussenliggende buurt. De opgave is om de balans tussen rustig wonen en reuring om de hoek te behouden. De prettige afwisseling tussen levendige stadsstraten en pleinen en rustige woonstraten wordt bewaakt.

In de buurten direct rond het centrum is veel bouwdynamiek. Huizen worden vergroot en verbouwd. Duidelijke regels voor de bouwdynamiek in het omgevingsplan moeten overlast tegengaan en groen en cultuurhistorische waarden beschermen. Vanwege de druk op de woningmarkt is het behoud van betaalbare woningen een extra uitdaging.

Aan de randen van West, langs de A10 en in Haven-Stad, worden veel nieuwe woningen gebouwd. Het is van groot belang dat bestaande buurten in West voor fietsers en met openbaar vervoer goed verbonden zijn met de nieuwe buurten, zodat ze onderdeel van het stadsdeel en de stad worden. De verbinding tussen Bos en Lommer en Haven-Stad vraagt vooral aandacht. Een speciale rol is daarbij weggelegd voor de doorlopende straten in het stadsdeel. Deze lange lijnen kunnen als stadsstraten en -lanen levendige verbindingen vormen binnen de stad. Verkeerspleinen zoals het Surinameplein en het Bos en Lommerplein kunnen een sterkere verblijfsfunctie krijgen.

Door klimaatveranderingen komen heftige regenbuien steeds vaker voor. Vanwege de hoge mate van verharding, de hydrologische kenmerken (gemengd rioolstelsel en polderrioolstelsel) en de ligging van een aantal buurten in lagergelegen polders zijn delen van West kwetsbaar voor extreme neerslag. Door toevoeging van groen en water aan de buurt en in de openbare ruimte en het tegengaan van verdere verharding wordt deze kwetsbaarheid gereduceerd.

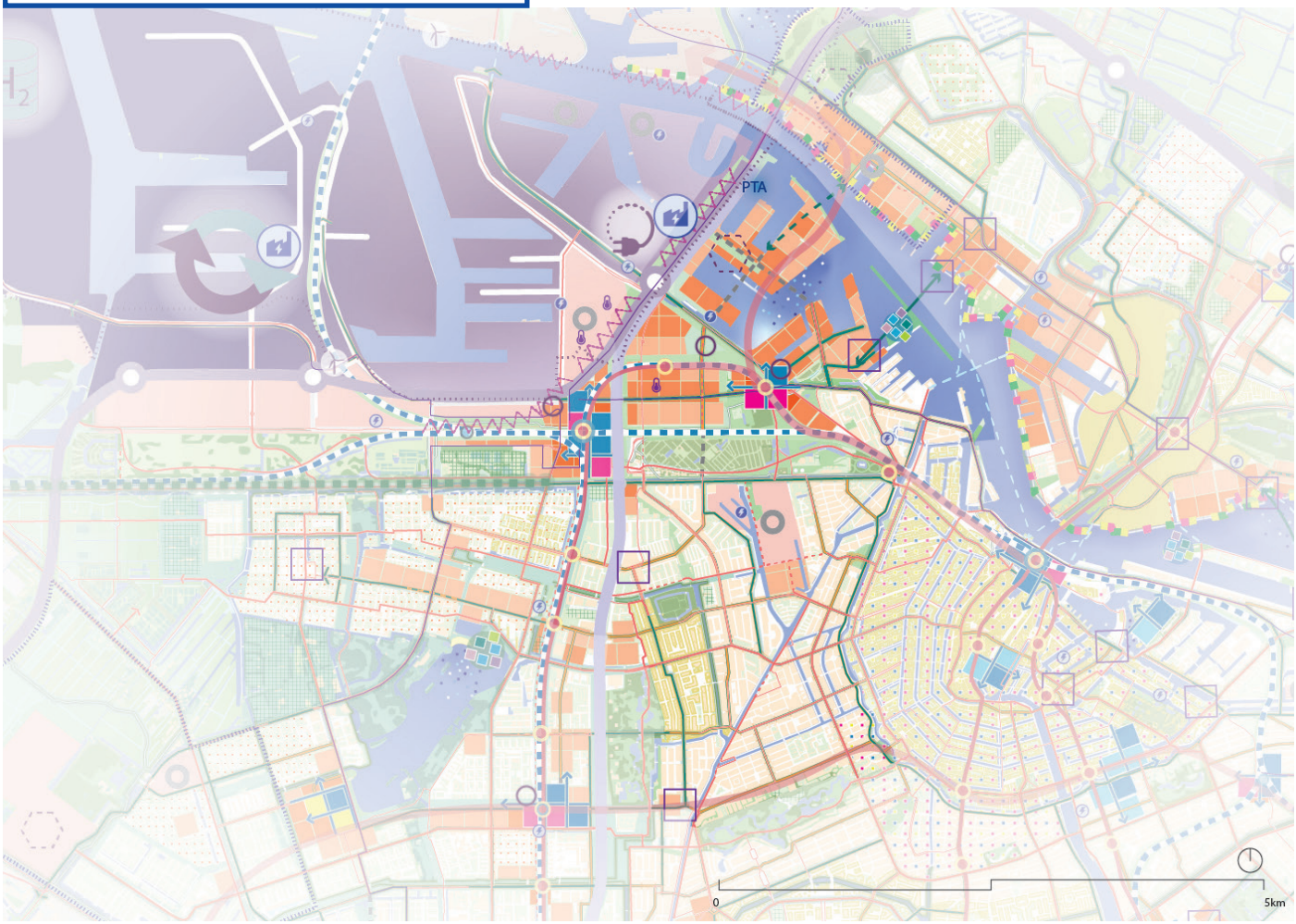
In West is behoefte aan meer groen. Plek daarvoor kan gevonden worden door het beter inrichten en openbaarder maken van bestaand groen in het stadsdeel. In Haven-Stad vinden we aan het water ruimte voor twee nieuwe stadsparken, een park op de Haparandadam en een park in de Coen- en Vlothavens. Autoluwere inrichting van straten en pleinen wordt gekoppeld aan vergroening, waarbij een grote rol is weggelegd voor zelfbeheer.

In sommige buurten vraagt de leefbaarheid meer aandacht. Dat geldt dus niet alleen voor voorrangsbuurten, maar voor alle buurten met een vergelijkbare opgave, zoals bijvoorbeeld de Kolenkitbuurt, Spaarndammerbuurt en Jan Maijenbuurt.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Verknoping van Haven-Stad met Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt door nieuwe noord-zuidverbindingen voor langzaam verkeer en op termijn openbaar vervoer.
- Stationskwartier Hemknoop: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen.
- Mogelijke verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam naar de Coenhaven.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot in het nieuwe Haparandadampark: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Een oeververbinding die de Coenhaven met het Cornelis Douwesterrein verbindt.
- Een nieuwe oost-westfietsverbinding over het Foodcenterterrein en langs het Erasmuspark.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, openbaar vervoer- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn het Bos en Lommerplein en Surinameplein.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.6 **Zuid**

Delen van Zuid worden steeds meer onderdeel van het stadscentrum. De Noordpijp en het Museumkwartier trekken bezoekers uit de hele gemeente en de regio en zijn ook voor toeristen een belangrijke bestemming. Mensen komen er om uit te gaan en te winkelen. Het Museumplein is een van de toeristische toplocaties van Europa geworden. De opgave in deze gebieden is om het beheer van de openbare ruimte op niveau te houden en om de leefbaarheid en de balans tussen rust en reuring te bewaken. Zuid is een sterk stadsdeel, maar kent ook sociaaleconomisch kwetsbare buurten. In die buurten zal worden geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat iedereen mee kan doen.

Verderop in Zuid ontstaat rond het station Zuid juist een nieuw centrum van Amsterdam: de Zuidas ontwikkelt zich verder tot hoogstedelijke kern – met een clustering van kennisintensieve bedrijven – en als stationskwartier, waar gewerkt, gestudeerd en gewoond wordt en waar lokale, stedelijke en grootstedelijke voorzieningen te vinden zijn. Denk hierbij aan maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen en zorgvoorzieningen en grootstedelijke voorzieningen zoals Sporthallen Zuid en nieuwe culturele initiatieven. Zuidas speelt steeds meer een rol van betekenis voor de omliggende gebieden, het functioneren van de gemeente als geheel en de economische positie van de regio.

Goede bereikbaarheid vormt de sleutel tot de ontwikkeling van dit hoogstedelijke gebied. Met de realisatie van Zuidasdok zal station Zuid uitgroeien tot het belangrijkste (overstap)station van het noordelijk deel van de Randstad voor trein, metro, bus en tram. Het is dan een van de grootste stations van Nederland en de belangrijkste internationale toegangspoort van buitenlandse treinen. De internationale bereikbaarheid van deze locatie maakt dat Zuidas een belangrijke rol heeft in de veelzijdige economie van Amsterdam. Zuidas groeit kortom door als hét centrum voor internationaal zakendoen en als integraal onderdeel van het stedelijk weefsel, een bestemming voor alle Amsterdammers. In de omgeving van het station wordt de openbare ruimte hierop ingericht door ruimte te maken voor het verbeteren van bus- en tramverkeer en voor fietsers en voetgangers. Het Zuidas Dokpark ten slotte wordt een nieuwe, centrale, groene plek in het gebied.

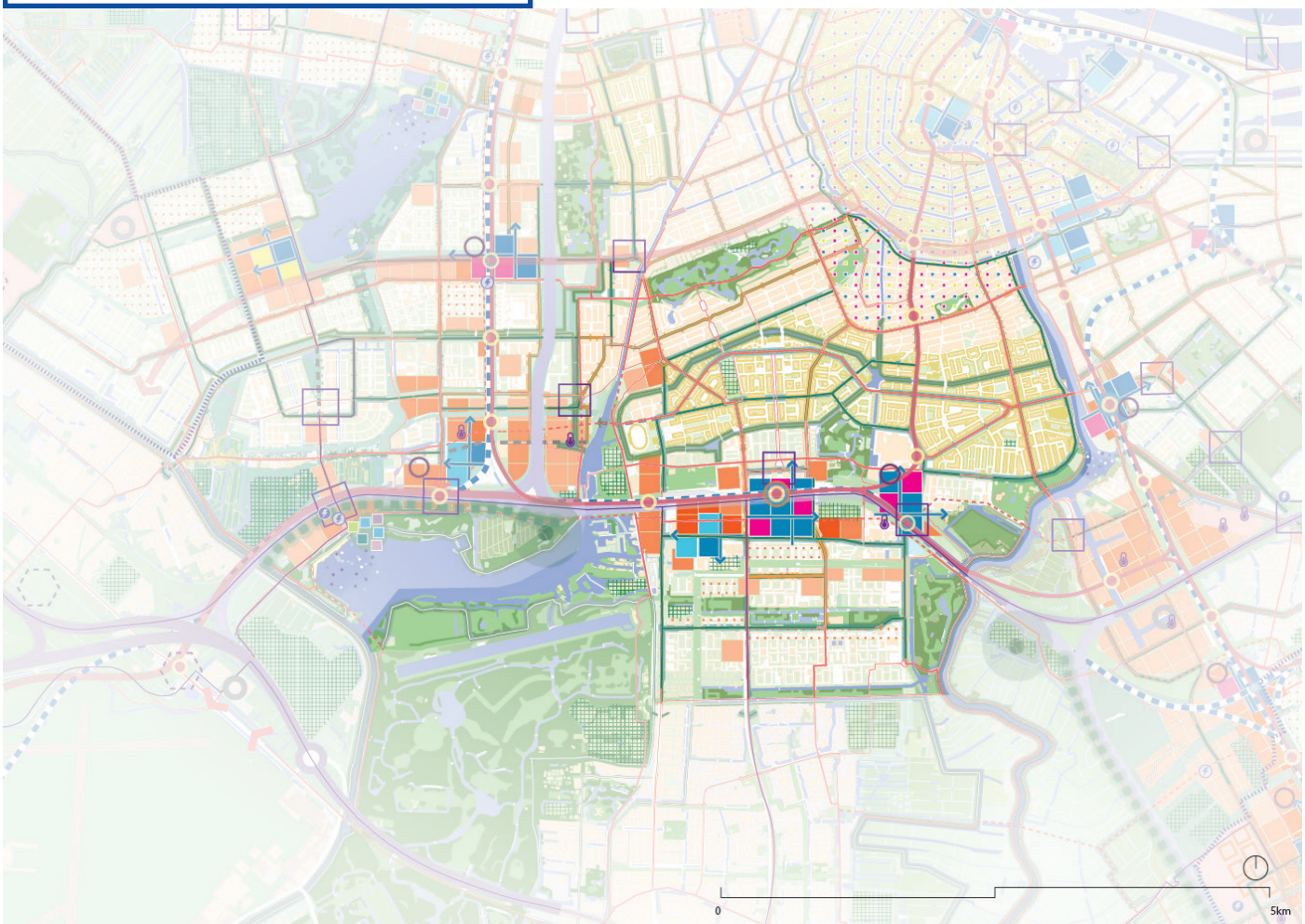
Het verbinden van Zuidas met de omliggende wijken is een belangrijke opgave, zowel ruimtelijk als programmatisch. De barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur dient verminderd te worden. Het deels ondergronds brengen van de A10 (Zuidasdok) zal Plan Zuid en Buitenveldert beter met elkaar te verbinden. Dit maakt het mogelijk om de Beethovenstraat en Parnassusweg-Buitenveldertselaan in te richten tot levendige stadsstraten met (veel) meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Ook de mogelijkheden voor het slechten van andere fysieke barrières – en daarmee het versterken van het stationscarré – worden verkend, waaronder het vergroten van de oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg en het verlagen van de Parnassusdreef. Stadsdeel Zuid is een zeer populaire woonplek. In het hele stadsdeel is daardoor sprake van grote bouwdynamiek. Woningen worden onderkelderd, uitgebouwd en opgetopt. Dit zorgt voor veel overlast in de woonbuurten en gaat soms ten koste van groen en architectonische kwaliteit. Het stadsdeel wil de bouwdynamiek aan heldere regels binden. Daarbij is behoud van bestaande kwaliteiten, de leefbaarheid, het groen en kleinschalige voorzieningen, met ruimte voor mogelijkheden voor transformatie het uitgangspunt. Investeren in bestaande buurten blijft hard nodig. In de kwaliteit van woningen, het groen en de openbare ruimte en in de verbindingen, zoals stadsstraten en stadslanen. Deze smeden het stadsdeel immer aaneen en verankeren Zuid in de omliggende stad. Zuid kent veel bijzonder groen. Zo ligt er een aantal hoogwaardige parken en zijn de twee entrees naar de scheggen een belangrijke kwaliteit.

De verbinding van buurten in Zuid en van Zuid met aangrenzende stadsdelen en het landschap wordt verbeterd. Deels als onderdeel van gebiedsontwikkelingen, zoals door het afwaarderen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug en het aansluiten van de Stadionweg-Laan van de Hesperiden over de Schinkel naar Nieuw-West en de Nieuwe Meer. Deels zetten we gericht in op het verbeteren van routes, zoals door het inrichten van een fietsring over de Van Baerlestraat-Ceintuurbaan en een groene fietsroute, die Rembrandtpark, Schinkeloevers, Zuidas, Beatrixpark en Amsteloevers verbindt met de Watergraafsmeer. Om de leefbaarheid in de bestaande wijken te behouden, zijn goede openbaarvervoerverbindingen belangrijk, in het bijzonder ook voor de ouderen.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Stationskwartieren Zuid en RAI: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke en internationale) voorzieningen, bijvoorbeeld in relatie met het innovatiedistrict van de VU. Op straat veel ruimte voor bus- en tramverkeer, fietsers, voetgangers en verblijfskwaliteit.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die de Zuidas intern verbinden en verknopen met de omliggende buurten.
- Een nieuwe fietsbrug van de Zuidas naar de Schinkel als onderdeel van het Schinkelbruggencomplex.
- Een nieuwe fietsbrug van de Zuidas naar de Oeverlanden.
- Doortrekken Westlandgracht.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, openbaar vervoer- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn de knoop Vlaardingenlaan - Rijnsburgstraat - Aalsmeerweg, omgeving onderdoorgang Ringweg Zuid bij de Europaboulevard, omgeving Strawinskylaan.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.7 **Oost**

Stadsdeel Oost is een mozaïek van zeer verschillende buurten met een eigen karakter en te koesteren kwaliteiten. In de Oosterparkbuurt, Dapperbuurt en Indische Buurt zijn de opgaven heel anders dan in het Oostelijk Havengebied en op IJburg. Oost bestaat enerzijds uit zeer stedelijke buurten, via straten en lanen nauw verweven met de gemeente als geheel, en deels is het stadsdeel een archipel van meer op zichzelf staande woongebieden. In Oost is sprake van een fijne woonomgeving, met een mix aan wonen, werken en groen, met een veelzijdig voorzieningenniveau. De opgave is om de levendigheid op peil te houden en de middengroep en gezinnen voor het stadsdeel te behouden en bestaande kwaliteiten te versterken.

De oude wijken van Oost laten een goede balans zien tussen bebouwing en openbare ruimte. Het stadsdeel wil de kwaliteit van deze wijken zoveel mogelijk versterken door vergroening van de openbare ruimte, met aandacht voor toegankelijkheid en verblijf en ontmoeting. Het stadsdeel krijgt met vergrijzing te maken en dat betekent veel voor de eisen die we aan de leefomgeving stellen. De nabijheid van voorzieningen is voor ouderen bijvoorbeeld erg belangrijk. Net als voldoende plekken om elkaar spontaan te ontmoeten.

In Oost zijn veel nieuwe ontwikkelingen. Op het Zeeburgereiland, IJburg II en in het Amstelkwartier verrijzen de komende jaren duizenden nieuwe woningen, terwijl langs de Wibautas de campus van de Hogeschool van Amsterdam bijna klaar is. Stadsdeel Oost ziet de grootschalige ontwikkeling van nieuwe gebieden als belangrijke kans voor betere verbindingen tussen de verschillende buurten. Op die manier kan het hele stadsdeel profiteren van de nieuwe ontwikkelingen. Doordat bewoners over de buurtgrenzen heen gebruik maken van de verschillende kwaliteiten en voorzieningen wordt de leefbaarheid in de afzonderlijke buurten versterkt. De opwaardering van de Amsterdamsebrug leidt tot een verknoping van het Zeeburgereiland, de Sluisbuurt, het Flevopark en de Indische Buurt. De ontwikkeling van Amstelkwartier/Overamstel biedt kansen voor de verbinding tussen ‘oude’ en ‘nieuwe’ Watergraafsmeer. De inzet op complete buurten vraagt ook om een investering in het centrum van de nieuwe gebieden op IJburg. De afwaardering van de Gooiseweg en de A2-zone biedt uitstekende mogelijkheden tot verdichting met veel groene kwaliteit in de gebieden eromheen.

De ontwikkelingen vragen om betere openbaarvervoerverbindingen. Bijvoorbeeld een HOV-verbinding naar het Zeeburgereiland en IJburg is nodig om deze nieuwe gebieden veel beter te ontsluiten. Ook vragen de ontwikkelingen om logische routes voor fietsen en lopen. Een voorbeeld zou de lijn Amstelstroomlaan-Bajesbuurt, Kruislaan kunnen zijn, die Amstelkwartier, Watergraafsmeer en Science Park Amsterdam met elkaar verbindt. Daarnaast is de verbinding van IJburg met het centrum, maar ook met Diemen en Zuidoost een belangrijke opgave. De waterplas Het Nieuwe Diep is ook zo’n kruispunt van verbindingen die door toename van het gebruik goed moet worden aaneengeschakeld bij de gebiedsontwikkelingen eromheen.

De toegankelijkheid van het groen in Oost kan beter. De Diemerscheg is een belangrijk groengebied voor Oost, maar door infrastructuur is het groen totaal versnipperd. Dit gebied vraagt om een impuls aan kwaliteit, toegankelijkheid, met aandacht voor klimaatbestendigheid, zodat het beter benut kan worden voor recreatie in een verdichtende stad. Routes naar de Amstelscheg en Diemerscheg worden aantrekkelijk en veilig ingericht. We zoeken naar meer gebruiksmogelijkheden in de parken en in de koppen van de scheggen. Op IJburg maken we op het Buiteneiland een nieuw stadspark. Op IJburg en op de kop van het Zeeburgereiland kun je aan het water recreëren. De kop van het Javaeiland behoudt zijn open karakter en krijgt als blauw-groene hotspot een belangrijke recreatiefunctie.

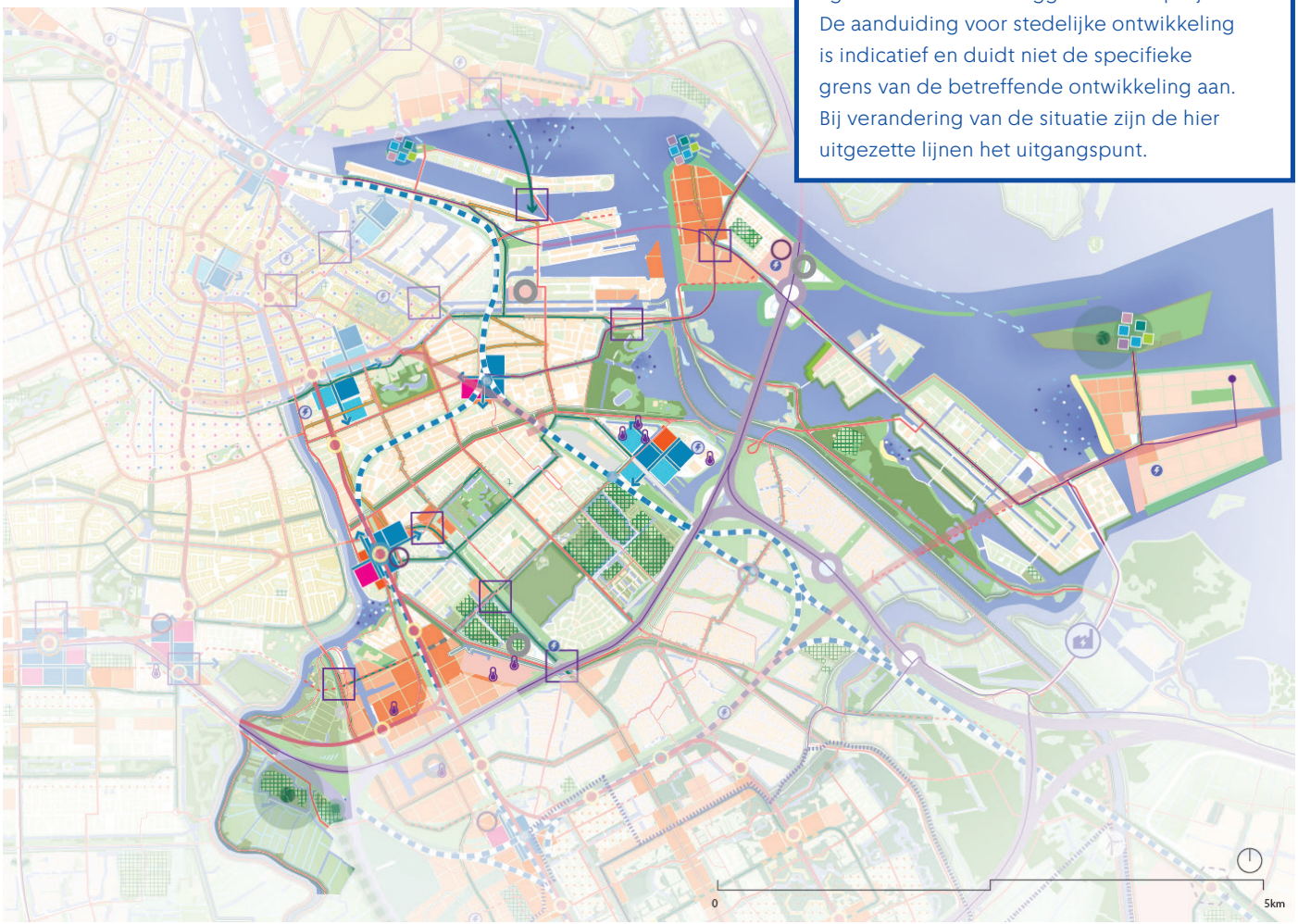
Oost kent een aantal zeer populaire groene gebieden aan het water die recreanten uit de gehele gemeente trekken. De randen van het water worden overal belangrijker als plek waar je verkoeling kan zoeken. Dit heeft een grote impact op de groene oevers en de woonbuurten waar deze plekken liggen, omdat deze plekken niet zijn toegerust op een dergelijke toestroom van bezoekers. Dit vraagt om het goed doordenken van recreatie langs het water in de stad met aandacht voor de inrichting en het beheer.

In Oost zijn veel actieve bewonersnetwerken. Het stadsdeel wil samen met deze netwerken onder andere invulling geven aan het lokaal opwekken van duurzame energie.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Vergroenen van sterk stenige openbare ruimtes, zoals de kades in het Oostelijke Havengebied.
- De brug over het IJ vanaf het Azartplein. Hierbij is de aanlanding, de omliggende openbare ruimte en bebouwing en de verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgave op dit schakelpunt.
- Afslag 113 aansluiten naar Science Park Amsterdam.
- Pontverbinding Sporenburg – Sluisbuurt.
- Stationskwartieren Amstel en Muiderpoort (op termijn): stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot op kop Javaeiland, kop Sluisbuurt en Buiteneiland: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen, waterrecreatie of culturele instellingen. Op deze plekken ligt de nadruk op buitenactiviteiten. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar verdichting is hier geen opgave.
- Kop Javaeiland geldt als voorkeurslocatie voor de oprichting van het Nationaal Slavernijmuseum. Deze locatie vormt onderdeel van het 'kralensnoer' van cultureel-maatschappelijke instellingen langs beide oevers van het IJ, zoals de NDSM-werf, het EYE filmmuseum en het Muziekgebouw. Door de ligging op enige afstand van de binnenstad draagt het niet bij aan de druk op het centrum.
- Gooiseweg als stadslaan. Een autoluwe Gooiseweg biedt mogelijkheden voor een nieuwe betekenis. Deze route verandert van stadssnelweg tot een prettige laan die Zuidoost met het centrum verbindt. Dankzij woningbouw en nieuwe groene plekken richten buurten zich naar deze nieuwe laan.
- Verstevigen van het innovatiedistrict Science Park Amsterdam door verdichting, functiemenging, aandacht voor groen en de inrichting van de openbare ruimte en een goede aansluiting op de omgeving.
- Stadsstrand in het Flevopark.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, OV- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn Kruising IJburglaan – Zuiderzeeweg, de aanlanding Amsterdamsebrug met tram bij het Flevopark, omgeving Prins Bernhardplein – kop Gooiseweg.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



## 8.8 **Weesp**

In maart 2022 fuseerde Weesp met Amsterdam. Nu is Weesp, samen met het dorp Driemond, een stadsgebied binnen de gemeente. Hiermee kreeg Amsterdam er een stad met een dorps karakter bij, dat trots is op haar rijke cultuurhistorie. Weesp onderscheidt zich onder andere door haar historische binnenstad (met ruim tweehonderd Rijksmonumenten en Unesco-werelderfgoed), de nieuwe wijk Weespersluis en een uitgestrekt buitengebied met landschappelijk waardevolle polders. Voor 2025 had Weesp een eigen omgevingsvisie, waarbij de ambities grotendeels overeenkwamen met die van Amsterdam. In dit onderdeel over stadsgebied Weesp worden de belangrijkste gebiedsspecifieke opgaven en richtingen geduid en is ook aandacht voor thema's die in Weesp een andere nadruk krijgen.

Stadsgebied Weesp is de afgelopen jaren hard gegroeid; harder dan bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Weesp 2050 in 2021 werd voorspeld. Het stadsgebied groeit ook de komende jaren sterk als gevolg van de ontwikkeling van Weespersluis en kleinere, gespreide ontwikkelingen. Na 2030 dreigt echter een tekort aan te ontwikkelen locaties, terwijl naar verwachting de vraag hoog blijft. Bij nieuwe woningbouw is vooral aandacht nodig voor betaalbare woningen in het lagere en middensegment, blijkt uit onderzoek onder bewoners. De focus ligt op binnenstedelijke verdichting en transformatie, met nadruk op goed bereikbare ov-locaties en subcentra, terwijl groen zoveel mogelijk wordt ontzien. In de historische binnenstad blijft hoogbouw uitgesloten om het karakter te beschermen. Weesp balanceert tussen erfgoedbehoud en stadsontwikkeling. Erfgoed wordt als inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen gebruikt. Diversificatie van woningtypen en functies wordt nagestreefd om inclusieve en leefbare wijken te creëren, met mogelijke uitbreidingen buiten de bebouwde grenzen als laatste optie, op lange termijn.

Publieke voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen, buurthuizen, sportfaciliteiten en gezondheidszorg, die door de overheid worden gefaciliteerd, zijn van essentieel belang voor de leefbaarheid en het functioneren van de wijken in Weesp. De voorzieningen in Weesp zijn over het algemeen goed, maar de groei van Weesp zorgt voor toenemende druk. De ontwikkeling van Weespersluis is een belangrijk aandachtspunt, waar de ontwikkeling van voorzieningen achterblijft op die van de woningen, waaronder kinderopvang. Daarnaast is de vergrijzing van het stadsgebied een aandachtspunt. Het is belangrijk dat Weesp blijft voorzien in zorgwoningen, ontmoetingsplekken en wijkcentra. Ook het Regionaal Medisch Centrum Weesp moet goed beschermd worden. Daarnaast is het belangrijk dat Weespers in het stadsgebied kunnen blijven sporten. Het sportaanbod in Weesp is uitgebreid, maar kent een uitdaging in het combineren van de groeiende ruimtebehoefte van sportverenigingen met andere ruimteclaims, zoals woningbouw en natuurbehoud. Ook voor recreatieve buitenactiviteiten, zoals sportvisserij, dient daarbij voldoende ruimte behouden te blijven. Voor de sportverenigingen geldt dat bij uitbreiding eerst wordt gekeken binnen de grenzen van de bestaande sportparken, voordat buiten de grenzen naar ruimte wordt gezocht.

Veel werkgelegenheid is geconcentreerd op de bedrijventerreinen zoals Noord, Nijverheidslaan en Van Houten, evenals zakelijke dienstverlening rond het stationsgebied. Richting 2050 worden de bedrijventerreinen beschermd, maar worden ze wel gemoderniseerd en geïntensiveerd om toekomstbestendig te blijven. De Hogeweyselaan wordt daarnaast ingericht voor functiemenging, met ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening, maar zonder woningen en supermarkten. Ook is het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van de bedrijventerreinen een aandachtspunt. Rond het stationsgebied wordt gekeken of het gebied verdicht kan worden met woon- en werkfuncties, om de economische positie op zakelijke dienstverlening te versterken. Het stationsgebied is een goed bereikbare locatie in de regio, wat het geschikt maakt voor het uitbreiden van de werkfunctie. Daarnaast richt Weesp zich op een duurzame groei van het toerisme, passend bij de schaal en het karakter van Weesp, gericht op het kwalitatief hogere gedeelte van de markt. Dit is goed voor de economie van het stadsgebied en sluit goed aan bij de ambitie om meerkernig te ontwikkelen en bezoekers te spreiden over de gemeente. De ambitie is dat Weesp, ondanks de stevige bevolkingsgroei, een gezonde woon-werkbalans behoudt van 0,9 banen per inwoner van de beroepsbevolking.

De centrale ligging van Weesp is gunstig, maar brengt uitdagingen met zich mee. Het wegennet van Weesp is historisch gegroeid, waardoor er een gebrek aan hiërarchie en structuur is. Er zijn veel smalle straten, veel kruisingen en bochten. Dit veroorzaakt congestie en overlast, zoals geluidshinder, luchtvervuiling, parkeerdruk en verkeersonveiligheid. Bedrijventerreinen zoals Noord, Nijverheidslaan en Van Houten trokken voor de reali-

satie van de rondweg om Weespersluis veel logistiek verkeer aan over de Korte Muiderweg en Weesperweg. Inmiddels worden deze minder gebruikt. Deze wegen worden daarom afgewaardeerd en krijgen een nieuw profiel met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en een verlaagde maximumsnelheid van 50 of zelfs 30 km/u. Ook de voormalige doorgaande route via onder andere de Herensingel en de M. Nijhoffstraat zal minder verkeer verwerken. Voor de Gooilandseweg, die Weesp doorsnijdt en druk blijft, wordt aanvullend onderzoek gedaan naar mogelijke herprofilering om de relatie tussen buurten als Aetsveld Noord en Zuid te versterken. Richting 2050 moeten oplossingen voor overlast gevonden worden. Het spoor en de Gooilandseweg (N236) snijden Weesp in drie delen: Weespersluis, het centrum en Aetsveld. Betere verbindingen zijn nodig, bijvoorbeeld door de aanleg van nieuwe fiets- en voetgangerspassages. Dit verbetert de positie van de fiets in Weesp, want duidelijke fietsroutes tussen de binnenstad en de omliggende wijken ontbreken. De fietsverbindingen met de regio zijn daarentegen goed op orde. Met betrekking tot de N236 streven we tenslotte naar een verlaging van de maximumsnelheid van 80 km p/u naar 60 km p/u.

Weesp wordt bediend door een regionaal OV-netwerk, met een spoorverbinding en buslijnen die Weesp verbinden met verschillende steden en gebieden, zoals Muiderpoort, Naarden, Bussum, Amsterdam Zuidoost en het buitengebied ten zuiden van de stad. Er is een duidelijke vraag naar verbeterde ov-verbindingen en meer toegankelijkheid, mogelijk door nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals deelmobiliteit. Het is denkbaar dat Weesp in de toekomst een tweede station krijgt voor een sprinter of lightrailverbinding vanuit Amsterdam. Aan de Hogeweyselaan kan het station Weesp-West goed bedienen. Door de ligging aan de hoofdontsluitingsweg kan dit station de P+R-functie van het huidige station Weesp overnemen, waardoor het zich nog meer kan richten op stedelijke functies. De plannen voor een spooruitbreiding rond Weesp van zes naar acht sporen (OV-SAAL) zijn daarentegen van de baan, waardoor er ruimtelijke reserveringen vrijvallen. Hiervoor kunnen nu plannen worden gemaakt.

Net als de stadsdelen kent Weesp specifieke opgaven vanwege klimaatverandering. De polders en het westelijk deel van Leeuwenveld, én grotere delen van de bebouwde omgeving zoals rondom het sportcomplex Papelaan, bedrijventerrein Noord en de golfbaan zijn gevoelig voor wateroverlast. Een andere opgave is de ontwatering van veen. Ontwatering van veen veroorzaakt bodemdaling, CO2-uitstoot, verontreinigd water en infrastructuurproblemen. Tegelijkertijd maken hoge waterpeilen landbouw moeilijker. In Weesp zijn enkele veengronden veranderd in natuurgebieden. Het streven is naar een drooglegging van 60 cm, met lagere bodemdaling en CO2-uitstoot door kleibedekking. Er wordt gezocht naar landbouwmethoden met minder CO2-uitstoot.

Aandacht voor het buitengebied is belangrijk in Weesp. Het buitengebied is van grote waarde. Het kent een rijke historie en heeft zich weten te ontwikkelen tot een gebied met meerdere functies. Het is productielandschap voor agrarisch ondernemers en recreatief landschap voor rust en ruimtezoekers. Het heeft een waterbergende functie en kent hoge ecologische eigenschappen. Bij ontwikkeling is behouden van de agrarische identiteit het uitgangspunt, evenals behoud van de kenmerkende openheid, plus het zichtbaar en herkenbaar maken van de ontstaansgeschiedenis. Dat verhoogt de cultuurhistorische waarde en beleving. Om agrariërs en andere belanghebbenden in het landelijk gebied een wenkend toekomstperspectief te bieden wordt de komende tijd een werkprogramma uitgewerkt. Hierbij moet aandacht zijn voor het mogelijk realiseren van kleinschalige verblijfsrecreatie in het buitengebied van Weesp om de landbouwtransitie te faciliteren. Waar de gemeente Amsterdam kringlooplandbouw ambieert, geldt voor Weesp dat de nadruk ligt op multifunctionele landbouw. Evenals in de rest van Amsterdam wordt het bestaande groen in Weesp – binnen- en buitenstedelijk – beschermd. In afwachting van nieuw vast te stellen gemeentebreed groenbeleid na het Burgerberaad Groene Stad, vindt bescherming plaats op grond van groenbeleid van de voormalige gemeente Weesp en het omgevingsplan.

De energietransitie in Weesp zal vooral plaatsvinden door individuele oplossingen, zoals isolatie en toepassing van warmtepompen. Oplossingen in de bestaande bouw moeten bij voorkeur plaats vinden op natuurlijke momenten, zoals verhuizingen of grootschalige renovaties. Als er een warmtenet wordt aangelegd, dan zijn er verschillende mogelijke warmtebronnen: bedrijventerrein Noord (met daarop de RWZI), de chemische installaties van Abbott en het te ontwikkelen datacenter. De toename van het elektriciteitsverbruik vraagt om uitbreiding van het onderstation in de Aetsveldsepolder. Ook wordt gezocht naar een locatie voor een tweede onderstation. Er is geen ruimte voor windturbines op het grondgebied van Weesp. Het zoekgebied voor windturbines

is beperkt tot het buitengebied van Driemond aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. De ruimte voor zonnepanelen moet vooral op daken of boven parkeerplaatsen worden gevonden.

**Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart**

- Om de barrièrewerking van het spoor te verminderen wordt gezocht naar nieuwe verbindingen onder het spoor.
- De Weesper bedrijventerreinen worden gemoderniseerd en verdicht, maar in hun functie beschermd om voldoende werkgelegenheid te blijven bieden.
- Het bestaande onderstation in de Aetsveldsepolder wordt in de toekomst uitgebreid om netcongestie te voorkomen.
- Bedrijventerrein Noord (met daarop de RWZI), Van Houten, de chemische installaties van Abott en het te ontwikkelen datacenter zijn mogelijke warmtebronnen voor een eventueel warmtenet in Weesp.
- Om het fietsnetwerk in Weesp te verbeteren zijn een aantal ontbrekende schakels in het fietsnetwerk geïdentificeerd, met name tussen het centrum en Weespersluis en Aetsveld.
- De sportparken in Weesp worden waar mogelijk geïntensiveerd, om voldoende ruimte te bieden aan Weespers om te sporten.
- De buitengebieden van Weesp zijn aandachtsgebieden voor het zoveel als mogelijk voorkomen van negatieve effecten van bodemdaling.

Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten.
De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling
is indicatief en duidt niet de specifieke
grens van de betreffende ontwikkeling aan.
Bij verandering van de situatie zijn de hier
uitgezette lijnen het uitgangspunt.



# 9 Een samenhangende en adaptieve fasering

Met de omgevingsvisie laat Amsterdam zien tot 2050 ruimte te kunnen bieden aan zeker 150.000 woningen, 200.000 arbeidsplaatsen, inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor grote transities. Gebiedsontwikkeling, -transformatie en verdichting hangen samen met grote investeringen. Op termijn is de groei van de gemeente zonder een aantal van die investeringen niet vol te houden. Om die reden wordt de koppeling tussen ontwikkelingen en investeringen onderdeel van de tweejaarlijkse monitoring.

Uit ervaring weten we dat waar en wanneer we groeien op de langere termijn niet goed te voorspellen is. Niet alles kan tegelijk en er zijn grenzen aan het groeitempo dat de gemeente aankan. Amsterdam laat met deze omgevingsvisie zien dat de gemeente zijn aandeel kan nemen in de woningbouwopgave en economische groei van de regio en ons land. Maar daarmee is die groei nog niet geregeld.

Ondanks de vele afhankelijkheden en onzekerheden is het belangrijk in dit hoofdstuk een faseringsbeeld te laten zien tot 2050. De fasering is opgebouwd uit projecten met bijbehorende grote investeringen. Deze vormen ontwikkelingen die in samenhang bezien moeten worden. De fasering die we hier presenteren is in zoverre aanpasbaar, dat bij veranderende inzetten of ontwikkelsnelheden verschillende ontwikkelingen eerder dan wel later uitgevoerd kunnen worden of zelfs geheel achterwege kunnen blijven. Uitgangspunt is dat binnen de ruimtelijke kaders van de omgevingsvisie een jaarlijkse bouwambitie van ca. 5.500 woningen in Amsterdam mogelijk is.

**Fasering op hoofdlijnen**
Tot 2050 onderscheiden we drie stappen van telkens tien jaar waarin oplevering van investeringen in openbaar vervoer en groen randvoorwaardelijk samenhangen met ontwikkelingen:

- **Fase 1: 2021–2030**
- **Fase 2: 2031–2040**
- **Fase 3: 2041–2050**

De invulling van de fasering is gebaseerd op de huidige bestuurlijke prioriteiten, beleidsinzetten en de afspraken die we met rijks- en regiopartners gemaakt hebben. De belangrijkste zijn de volgorde in uitbreiding van het metrosysteem, het beleid ten aanzien van de geleidelijke transformatie van bedrijventerreinen, het stap voor stap uitrollen van autoluw en de bruggen over het IJ. Deze fasering op hoofdlijnen geeft aan wat de gemeente nastreeft in de verschillende fasen. De besluiten over daadwerkelijke investeringen moeten te zijner tijd worden genomen.

Met deze fasering geven we vanaf het begin invulling aan de strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling. Rondom de stedelijke centra Osdorpplein, Amsterdamse Poort, Buikslotermeerplein en in verschillende stationskwartieren bouwen we aan nieuwe stedelijke kwaliteit en realiseren we stedelijke voorzieningen.

## 9.1 Fase 1: 2021-2030

De eerste fase van 2021 tot 2030 omvat grofweg de ontwikkelingen waarvan de principefase al gestart is of waarover al een principebesluit is genomen. Het zwaartepunt van de ontwikkeling ligt aan de oost- en zuidoostzijde van Amsterdam. Wel gaan grote ontwikkelingen aan de westzijde al van start. Aan de IJ-oevers werken we door aan de lopende projecten. In de eerste fase vinden grote projectgebonden investeringen in bereikbaarheid, groen en openbare ruimte plaats. Toch kan Amsterdam nog vooruit zonder systeemuitbreiding. Een eerste aanzet daartoe vormt de start bouw van Zuidasdok. Ook starten we met de grote systeemuitbreiding voor Fase II, de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn via Centraal Station. Deze metrolijnen hebben voor Amsterdam prioriteit omdat ze randvoorwaardelijk zijn voor verdere ontwikkeling van gemeente en regio na 2030.

De ontwikkelingen op IJburg II en op Zeeburgereiland worden gerealiseerd, met bijbehorende investeringen in openbaar vervoer (IJ-tram, Amsterdamsebrug) en nieuw groen (Buiteneiland). Transformatie van Overamstel

en de Bijlmerbajes wordt voortgezet. In Bijlmer-West transformeert Bullewijk tot gemengde en hoogstedelijke buurt. Op de Noordelijke IJ-oever transformeren het Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM tot gemengde stadsbuurten. Hier hoort de hov-lijn over de Klaprozenweg bij en nieuw groen op de NDSM-werf. Rond het Buikslotermeerplein begint de ontwikkeling tot gemengde stadsbuurt. Haven-Stad gaat op de Sloterdijken van start met de transformatie van Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk 1 tot gemengde stadsbuurten. Rond station Sloterdijk ontstaat een hoogstedelijk centrum met stationskwartier. Aan de zuidwestzijde van de gemeente gaat de transformatie van het Schinkelkwartier van start, aansluitend op de lopende ontwikkelingen in Slotervaart.

Gekoppeld aan de groei van de gemeente doen we investeringen in de kwaliteit van het landschap. We vormen het Diemerbos om tot Groot Nat Klimaatbos en verbeteren de recreatieve kwaliteit van het Amsterdamse Bos en vooral van de Oeverlanden, waarbij bestaande natuurwaarden versterkt worden. Met de verbetering van Waterland wordt ook gestart.

### 9.1.1 Oplevering infrastructuur

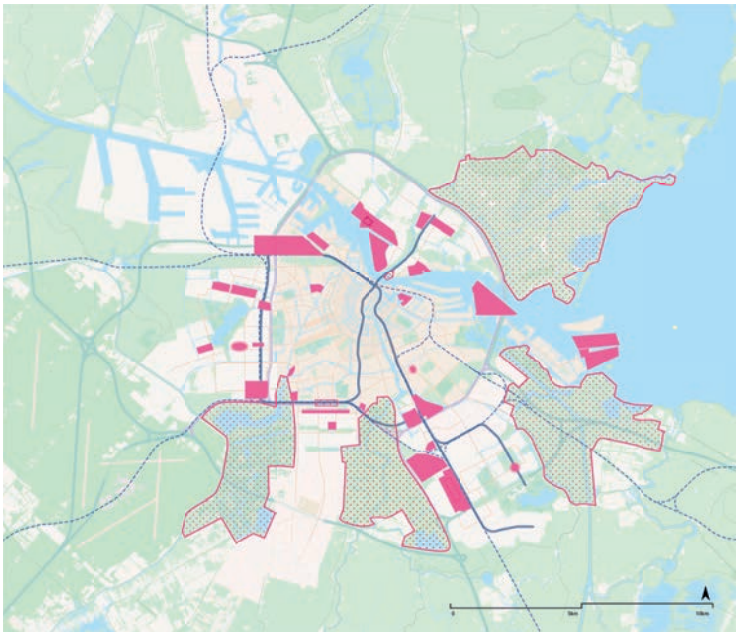
- **Hov Zaan-IJ**
  Busverbindingen vanaf metrohaltes Noorderpark en Noord richting Zaandam.
- **Hov IJburg**
  Gekoppelde trams tussen Centraal Station en IJburg II. Volwaardige ov-verbinding IJburg-Amsterdam-Oost.
- **Snelle busverbindingen**
  Met omliggende kernen, waarmee we met relatief lage kosten betrouwbare, snelle en hoogfrequente verbindingen tussen gemeente en regio creëren.
- **Investeringen in NS-stations en omgevingen**
  Lelylaan, Zuid, Amstel, Sloterdijk, Bijlmer ArenA om betere spreiding van treinreizigers mogelijk te maken.

### 9.1.2 Groen

- **Waterland**
  Verduurzamen Landschap Landelijk Noord en tegengaan stikstofproblematiek.
- **Landschapspark Amstelscheg**
  Vergroten recreatieve waarde en toegankelijkheid en verbeteren stad-landverbindingen op basis van huidige landschappelijke kwaliteiten.
- **Landschapspark Diemerscheg**
  Omvormen tot een Groot Nat Klimaatbos.
- **Landschapspark Oeverlanden-Amsterdamse Bos**
  Vergroten recreatieve en ecologische waarde in relatie tot Schinkelkwartier en Zuidas.
- **Hondsrugpark**
  Nieuw stadspark in Bijlmer-West.
- **NDSM-oost**
  Groene invulling aan het water van oostelijk deel van de NDSM-werf.

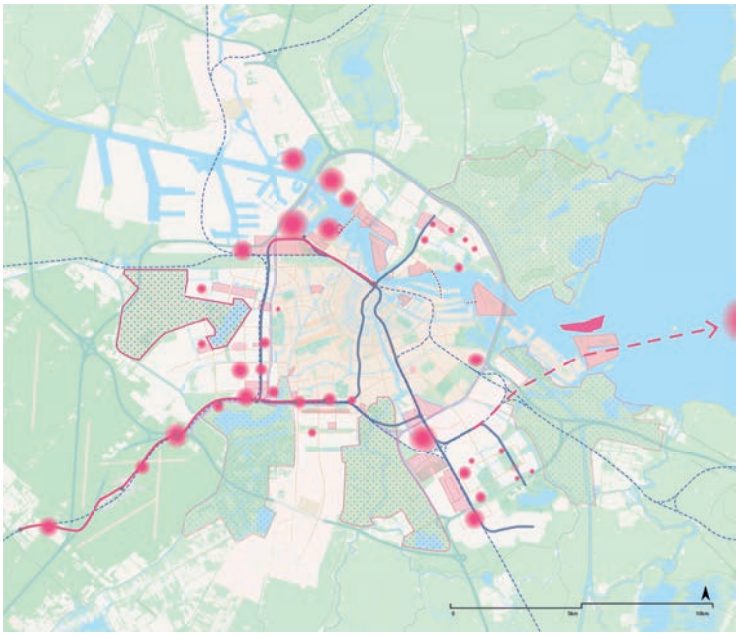
## 9.2 Fase 2: 2031-2040

Om in de tweede fase van 2031–2040 te kunnen doorgroeien is direct aan het begin van deze fase het gereedkomen van de eerste twee metro-uitbreidingen nodig. Deze bieden de ruimte in het vervoersysteem om aan de westzijde van Amsterdam met diverse ontwikkelingen een volgende fase in te gaan. De Sloterdijken en Schinkelkwartier-Oeverlanden zijn daarvan de belangrijkste. De gesloten metroringlijn zorgt ook voor extra capaciteit op de Geinlijn. Hierlangs start in Zuidoost een volgende fase van transformaties in Bijlmer-West en verdichting in Bijlmer-Centrum tot stedelijk centrum. Langs de westelijke Noordelijke IJ-oevers begint de transformatie van het Cornelis Douwesterrein. In Noord verdichten we langs doorgaande wegen rondom het Buikslotermeerplein. In Nieuw-West start de ontwikkeling rondom de Burg. Roëllstraat en de Lelylaan.



2021-2030

parken & landschapsparken: Hondsrugpark, park NSDM-Oost, Amsterdamse Bosscheg, Diemerscheg



2031-2040

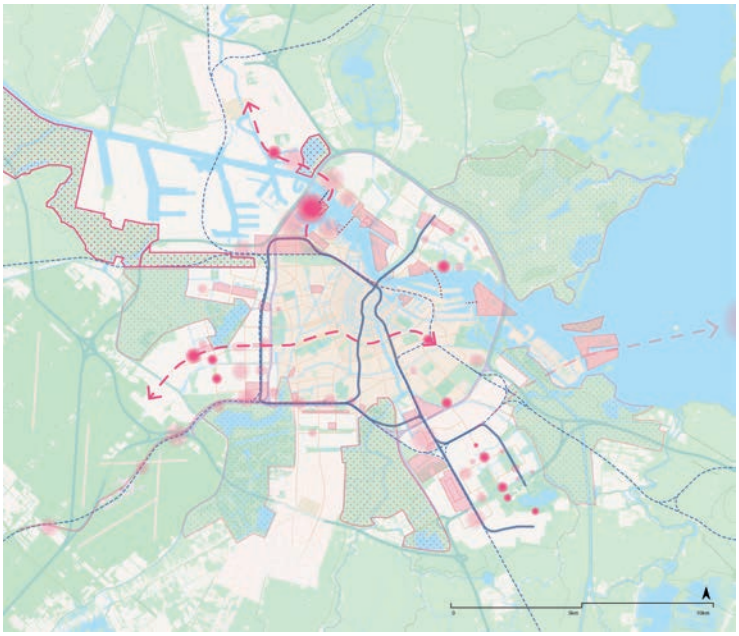
metro: sluiten Ringlijn, verlengen Noord/Zuidlijn

metro IJmeerlijn

twee bruggen over het IJ

autoluw: vooroorlogse stad (exclusief Noord)

parken & landschapsparken: Buiteneiland, Haparandadampark, Amstelscheg, Waterlandscheg, Scheg van West



2041-2050

metro: Oostlijn verlengen naar Zaanstad, Oost-westlijn

autoluw: naoorlogse stad

parken & landschapsparken: Park Haven-Stad, Noorder IJplas, Spaarnwouderscheg

Samenhang ontwikkeling en investeringen in 3 stappen: 2021-2030, 2031-2040, 2041-2050.Omdat de fasering de koppeling tussen groei en investeringen laat zien, gaat het bij beide om de periode van oplevering.

De Zuidoostflank vraagt om een betere verbinding met het landschap van de Amstelscheg en verbeteren van de recreatieve waarde. Afhankelijk van de uitkomsten van de Regionale Energiestrategie kijken we naar mogelijke inpassing van duurzame energieopwekking. In Waterland stimuleren we de ontwikkeling tot Amsterdam Wetlands. Inzetten zijn omschakelen naar landschapsinclusieve landbouw, stoppen bodemdaling, verhogen biodiversiteit en vergroten van het waterbergend vermogen. Gecombineerd met het geleidelijk en passend vergroten van mogelijkheden recreatief medegebruik.

### 9.2.1 Oplevering infrastructuur

- **Zuidasdok**
  Ondergronds brengen van de A10-Zuid en capaciteitsuitbreiding Station Zuid.
- **Metro Ringlijn sluiten Isolatorweg-Centraal Station**
  Aansluiten van de oostbuis op doorgetrokken Ringlijn. Maakt een intensievere bediening van de Oostlijn en de Ringlijn mogelijk en ontsluit ontwikkellocaties in Haven-Stad.
- **Metro Noord/Zuidlijn verlengen naar Hoofddorp**
  Ontlasten intercityknoop Schiphol en spoor, waardoor ruimte voor meer intercity's en internationale treinen ontstaat. Nieuwe halte bij Schinkelkwartier/SADC-strook langs de A4 maakt ontwikkelingen hier mogelijk.
- **Metro IJmeer**
  Aansluiting van Almere op het Amsterdamse metronet ontsluit nieuwe ontwikkellocaties aan de westzijde van Almere en ontlast het nationaal spoor tussen Almere en Amsterdam.
- **Bruggen over het IJ**
  Aan het begin van deze fase leveren we de Oostbrug op. Deze brug wordt geschikt gemaakt voor voetgangers en fietsers. Tegen het einde van deze fase wordt de Westbrug opgeleverd. Deze brug wordt niet alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers, maar ook geschikt gemaakt voor openbaar vervoer.
- **Hov Zaan-IJ**
  Eventuele ombouw van de zuidelijke busverbinding over de Klaprozenweg tot hoogwaardige, snelle bus of gekoppelde sneltram.

### 9.2.2 Groen

- **Landschapspark Waterland – Amsterdam Wetlands**
  Omschakelen naar kringlooplandbouw, beperken bodemdaling en verbeteren van de biodiversiteit. Geleidelijk en passend vergroten van de recreatieve mogelijkheden.
- **Landschapspark Scheg van West**
  Uitbouwen van Tuinen van West tot samenhangend landschapspark.
- **Haparandadampark**
- **Zuidasdokpark**
  Nieuw stadspark op de ondergronds gebrachte A10-Zuid.
- **Buiteneiland IJburg**
  Nieuw park als onderdeel van IJburg-II.

## 9.3 Fase 3: 2041–2050

In de laatste fase liggen de belangrijkste ontwikkelingen in Haven-Stad en opnieuw in Zuidoost. Een metro-uitbreiding richting Zaandam kan het spoor richting Noord-Holland-Noord ontlasten en biedt extra ontwikkelkansen in de laatste fasen van Haven-Stad en in Zaandam. Zuidoost komt met de ontwikkeling van de strook langs de A2 te liggen aan het landschap van de Amstelscheg. In Zuidoost ontstaat dankzij de uitrol van de autoluwe gemeente de mogelijkheid langs de Gooiseweg een nieuwe ontwikkeling te starten. In Nieuw-West biedt de autoluwe gemeente eveneens verdere mogelijkheden langs de Lelylaan. Rondom Osdorpplein vindt verdere verdichting plaats tot gemengde stadsbuurt en stedelijk centrum, eventueel in combinatie met een Oost/Westlijn.

### 9.3.1 Oplevering infrastructuur

- **Metro Zaan/Amstellijn**
  Aftakking van de gesloten Ringlijn vanaf de Hemknoop via de Coen- en Vlothavens, C. Douwes en Achtersluispolder naar Zaandam-Oost. Deze metrolijn ontlast de treinverbindingen door de Hemtunnel, ontsluit nieuwe ontwikkellocaties langs de westelijke IJ-oevers en verbindt bestaande buurten in Zaandam met het economisch kerngebied aan de zuidzijde van de agglomeratie.
- **Metro Oost/Westlijn**
  Verbinding tussen Osdorp en Muiderpoort/Science Park. Ontlast het binnenstedelijk tramnet en maakt betere verdeling van treinreizigers over Amsterdamse stations mogelijk. Lijn kan westelijk verlengd worden naar Schiphol en oostelijk aangesloten worden op een metro richting Almere.

### 9.3.2 Groen

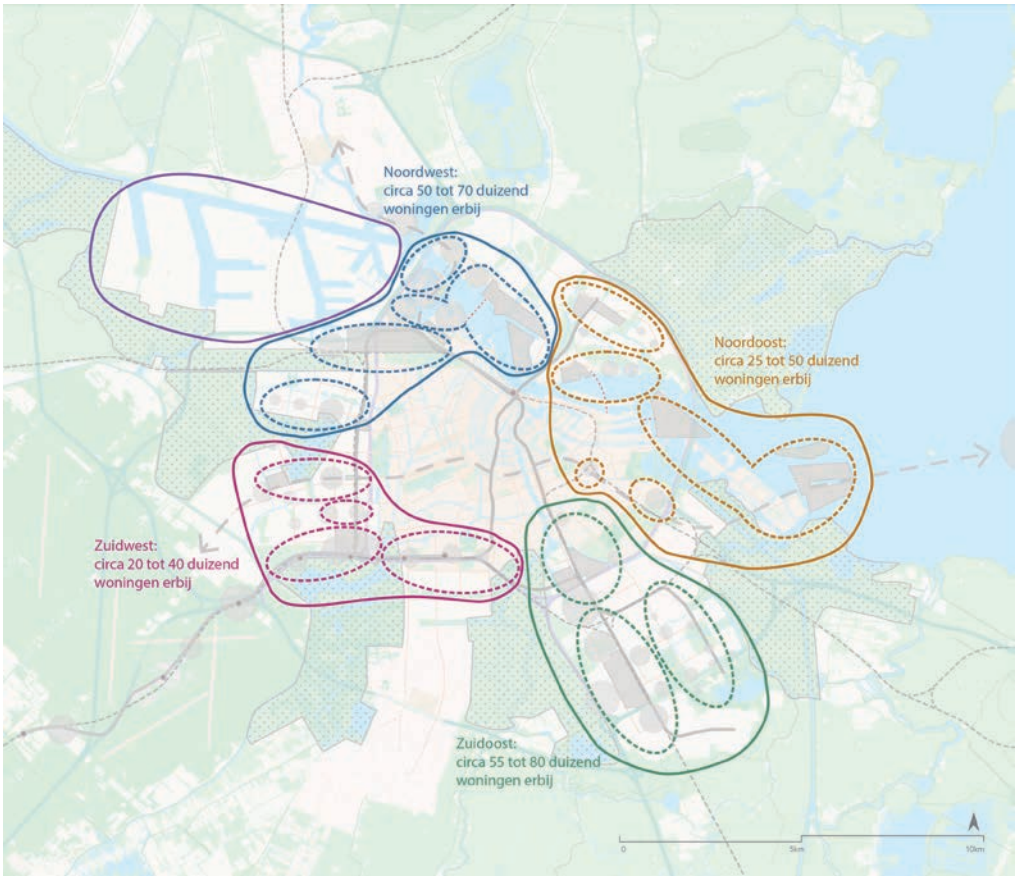
- **Landschapspark Spaarnwoude**
  Vergroten van de groene kwaliteit en aanwijzen plekken voor intensieve vormen van recreatie.
- **Park Haven-Stad**
  Nieuw park in de Coen- en Vlothavens.
- **Park Noorder IJplas**
  Nieuw park rond de Noorder IJplas, gekoppeld aan de ontwikkeling van de Achtersluispolder en Cornelis Douwes II.

## 9.4 Samenhangende ontwikkelingen en investeringen

De fasering is ingedeeld in ontwikkelingen en grote investeringen in bereikbaarheid en groen. Deze ontwikkelingen vallen binnen gebieden waarbinnen ontwikkelingen een sterke onderlinge ruimtelijke samenhang kennen. Als doorwerking van de omgevingsvisie zullen we op basis van een indeling in gebieden samen met projecten en de stadsdelen onderzoeken hoe we die ruimtelijke samenhang richting 2050 kunnen borgen en koppelkansen tussen ontwikkelingen kunnen verzilveren.

### 9.4.1 Ontwikkelingen per gebied

- **Zuidoost**
  a. Bijlmer-West en Bijlmer-Centrum
  b. Gooiseweg
  c. Overamstel-Weespertrekvaart
- **Noordoost**
  a. Science Park Amsterdam
  b. Zeeburgereiland en IJburg-II
  c. Muiderpoortstation
  d. IJ-oevers Oost
  e. Nieuw-Noord
- **Noordwest**
  a. Geuzenveld, Slotermeer
  b. Sloterdijken
  c. IJ-oevers West
  d. Coen- en Vlothaven-Cornelis Douwes II
- **Zuidwest**
  a. Lelylaan-Osdorpplein
  b. Slotervaart
  c. Zuidas
  d. Schinkelkwartier-Oeverlanden




Vier gebieden met sterke ruimtelijke samenhang, daarbinnen de grote ontwikkelingen. Per gebied is de bandbreedte van de ontwikkelruimte voor woningen aangegeven, rekening houdend met ruimte voor groen, sport, werken en maatschappelijke voorzieningen.

### 9.4.2 De grote investeringen

In de afstemmings- en samenwerkingstrajecten met onze rijks- en regiopartners hebben we de afgelopen jaren afspraken gemaakt over een gezamenlijke inzet op grote investeringen in bereikbaarheid, groen en voorzieningen. Hierbij is steeds de afweging gemaakt op basis van maatschappelijke urgentie en een meervoudige werking van investeringen. Naast regionale investeringen in bereikbaarheid doen we ook investeringen in groen, openbare ruimte, stedelijke bereikbaarheid (fiets, hov, dragend openbaar vervoer), die direct gekoppeld zijn aan ontwikkelingen.

### 9.4.3 Financiering

Deze omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werk, duurzaamheid en leefomgeving. Veel van de ambities in deze omgevingsvisie kunnen we realiseren met lokale partijen: burgers, instellingen, bedrijven en de gemeente. Maar de hier geschetste ontwikkel- en beheeropgaven zijn ook van een regionaal en nationaal belang. Realisatie van de ambities uit de omgevingsvisie is daarom mede afhankelijk van de samenwerking met het Rijk, de provincies en de regiopartners. Uiteindelijk zijn de grote investeringen randvoorwaardelijk voor de uitvoering van projecten en de haalbaarheid van de groeiopgave als geheel. Bij de financiële doorwerking van de omgevingsvisie zijn drie aspecten van bijzonder belang:

1. De financierbaarheid van niet alleen grote, maar ook projectoverstijgende investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en voorzieningen.
2. De beheerkosten van infrastructuur, openbare ruimte, water en groen.
3. Het verdienvermogen van de ruimtelijke ontwikkeling.

Het verkennen van nieuwe benaderingen rond deze financieringsvraagstukken zal parallel plaatsvinden naast het werken met bestaande werkwijzen en financieringssystematieken. Dit is van groot belang, omdat op dit moment de financiën ontoereikend zijn voor de ambities.

# 10 Ruimtelijke reserveringen

Amsterdam heeft meerdere ambities die op middellange en lange termijn strategische ontwikkelruimte vragen. De gemeente is tegelijkertijd volop in ontwikkeling. Zo zullen er nieuwe gebieden verrijzen in de komende decennia, terwijl andere delen transformeren in vorm of bestemming. Er is onvoldoende ruimte om deze ambities naast elkaar te realiseren. Verschillende ambities kunnen daarom ruimte vragen op dezelfde locatie. Ruimtelijke reserveringen zijn nodig om ruimte te bewaren voor het eventueel realiseren van cruciale infrastructuur op de lange termijn. Hierdoor blijft strategische ontwikkelruimte voor Amsterdam beschikbaar, zodat de gemeente ook in de toekomst wendbaar blijft om mee te bewegen met de behoeften vanuit de maatschappij.

Een ruimtelijke reservering is een reservering of bestemming voor de fysieke aanleg van toekomstige (hoofd) infrastructuur, bijvoorbeeld ten behoeve van een metrolijn, fietsbrug of een tunnel. Reserveringen kunnen dienen voor het handhaven van het bestaande infrastructuurnetwerk of voor het waarborgen van de mogelijkheden voor uitbreidingen hiervan. Het reserveren van ruimte voor infrastructuur betekent niet per definitie de ambitie om deze ook te realiseren, verschillende reserveringen zijn noodzakelijk om met voldoende keuzeruimte te kunnen inspelen op mogelijk veranderende inzichten in de toekomst. Er gelden naast reserveringen voor uitbreidingen en aanpassingen aan de infrastructuur ook strategische reserveringen voor regionale en nationale infrastructuur, zoals spoorlijnen en snelwegen. Beheer en eigendom hiervan valt buiten de gemeentelijke organisatie. De reserveringen zijn wel bepalend voor de mogelijk- en onmogelijkheden van ruimtelijke ontwikkeling op het grondgebied van Amsterdam. Amsterdam houdt zich aan bestaande en anticiperende reserveringen van Rijkswaterstaat, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam.

In de omgevingsvisie is een startpakket opgenomen van 120 reserveringen, inclusief abstracte kaarten van hun ligging in en rondom Amsterdam. Dit zijn enerzijds reserveringen uit de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze reserveringen zijn geactualiseerd en onverminderd relevant voor de ontwikkeling van de gemeente. Daarnaast zijn er reserveringen vanuit onder andere Amsterdamse mobiliteitsplannen, het advies van Commissie-D'Hooghe en de Metrostudie 2030 toegevoegd. Deze documenten richten zich op het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling in specifieke delen van de gemeente voor de korte en middellange termijn. Ov-stations zijn in het startpakket niet apart opgenomen, zij zijn onderdeel van de reservering van de ov-lijn. Dit geldt wel voor hubs, aangezien deze niet noodzakelijk gekoppeld zijn aan ov-lijnen en ook een rol vervullen voor de omgeving en de rest van het mobiliteitsnetwerk.

Het startpakket is niet volledig, achter veel reserveringen ligt veel verdiepende informatie over de inhoud, vorm en omvang die niet geschikt is om in de omgevingsvisie integraal weer te geven. Het startpakket is ook niet uitputtend, maar vormt een startpunt. Verschillende projecten en thema's vragen nog verdere afstemming en uitwerking. Dit geldt bijvoorbeeld voor reserveringen in nog verder uit te werken mobiliteitsplannen en voor reserveringen voor het elektriciteitsnetwerk, het warmtenet en groenvoorzieningen. Deze mogelijke reserveringen werkt de gemeente uit in een later stadium na de vaststelling van de omgevingsvisie in samenwerking met haar partners. Dit uitwerkingsspoor biedt ook de ruimte om de reserveringen uit het startpakket in meer detail te beschrijven.

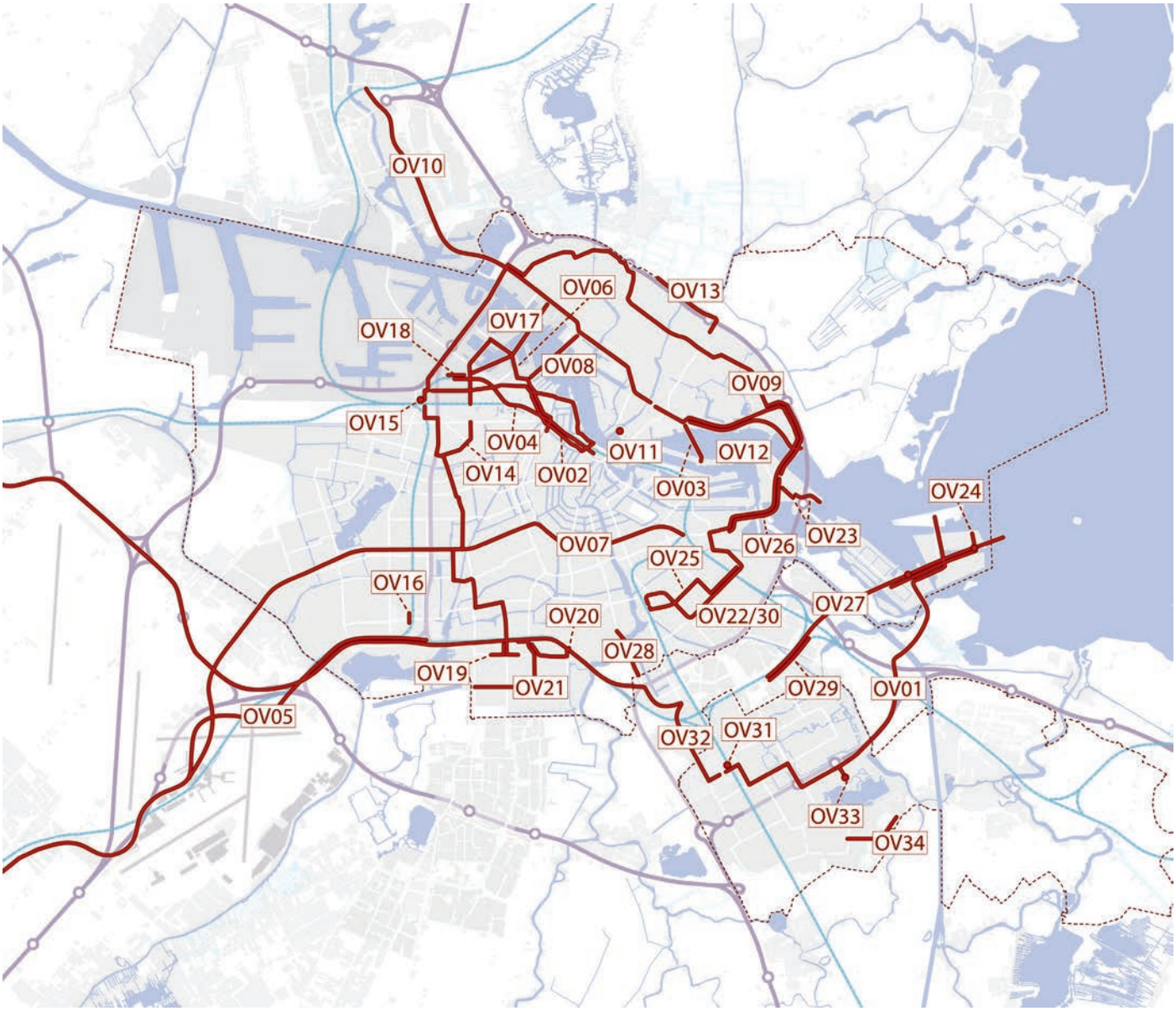
**Kaart reserveringen spoorinfrastructuur**




| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| S1 | Spoor | Airportsprinter tussen station Hoofddorp – Schiphol – Centraal Station | Stedelijk | Tot 2040 |
| S2 | Spoor | Spooraansluiting Transformatorweg en stamlijn richting Westhaven | Stedelijk | Tot 2040 |
| S3 | Spoor | Diemerboog bij Overdiemerpolder naar emplacement Watergraafsmeer | Stedelijk | Na 2040 |
| S4 | Spoor | Ombouw Venserpolderboog bij station Duivendrecht naar ongelijkvloerse kruising | Stedelijk | Na 2040 |
| S5 | Spoor | Spooruitbreiding vanaf station Muiderpoort richting Zuidtak Amsterdam en Weesp | Stedelijk | Na 2040 |
| S6 | Spoor | Spooruitbreiding tussen station Bijlmer ArenA – station Duivendrecht – station Amstel | Stedelijk | Na 2040 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| S7 | Spoor | Spooruitbreiding tussen station Zaandam – station Sloterdijk – Zaanstraat | Stedelijk | Na 2040 |
| S8 | Spoor | Spooruitbreiding Zuidtak tussen station Duivendrecht - Overdiemerpolder, inclusief station Duivendrecht laag | Stedelijk | Na 2040 |
| S9 | Spoor | Behoud ruimte voor 10e spoor Centraal Station | Centrum | Na 2040 |
| S10 | Spoor | Aansluiting Haarlemlijn - Westtak via Hemboog | Nieuw-West | Na 2040 |
| S11 | Spoor | Aziëhavenboog tussen emplacement Aziëhavenweg en Haarlem | Nieuw-West | Na 2040 |
| S12 | Spoor | Spooruitbreiding Westtak tussen Riekerpolder – Transformatorweg | Nieuw-West | Na 2040 |
| S13 | Spoor | Spoorverdubbeling Haarlemlijn | Nieuw-West | Na 2040 |
| S14 | Spoor | Westrandspoorlijn/Bypass West | Nieuw-West | Na 2040 |
| S15 | Spoor | Zuidwestboog voor verbinding tussen Noord-Holland – station Sloterdijk – station Zuid – station Duivendrecht & Utrecht | Nieuw-West | Na 2040 |
| S16 | Spoor | Achteringang emplacement Aziëhavenweg | Westpoort | Tot 2040 |
| S17 | Spoor | Aanleg en uitbreiding reizigersemplacement Westhavenweg | Westpoort | Na 2040 |
| S18 | Spoor | Ongelijkvloerse kruising Schiphollijn en aansluiting Transformatorweg | Westpoort | Na 2040 |
| S19 | Spoor | Ongelijkvloerse verbindingsboog tussen emplacement Westhavenweg en de Westtak: Westhavenboog | Westpoort | Na 2040 |
| S20 | Spoor | Spooruitbreiding stamlijn Siciliëweg | Westpoort | Na 2040 |
| S21 | Spoor | Uitbreiding goederenemplacement Aziëhavenweg | Westpoort | Na 2040 |
| S22 | Spoor | Spooruitbreiding Zuidtak tussen Riekerpolder – station RAI/Duivendrecht | Zuid | Na 2040 |
| S23 | Spoor | Uitbreiding emplacement Watergraafsmeer | Oost | Na 2040 |
| S24 | Spoor | Uitbreiding station Science Park | Oost | Na 2040 |
| S25 | Spoor | Goederenwachtsporen Holendrecht | Zuidoost | Na 2040 |
| S26 | Spoor | Keersporen Holendrecht en AMC | Zuidoost | Na 2040 |
| S27 | Spoor | Spooraanpassing tussen Amstel Business Park Zuid – Duivendrechtseveld, inclusief keersporen | Zuidoost | Na 2040 |
| S28 | Spoor | OV-Saal spoortunnel of -aquaduct | Weesp | Na 2040 |

**Kaart reserveringen ov-infrastructuur**

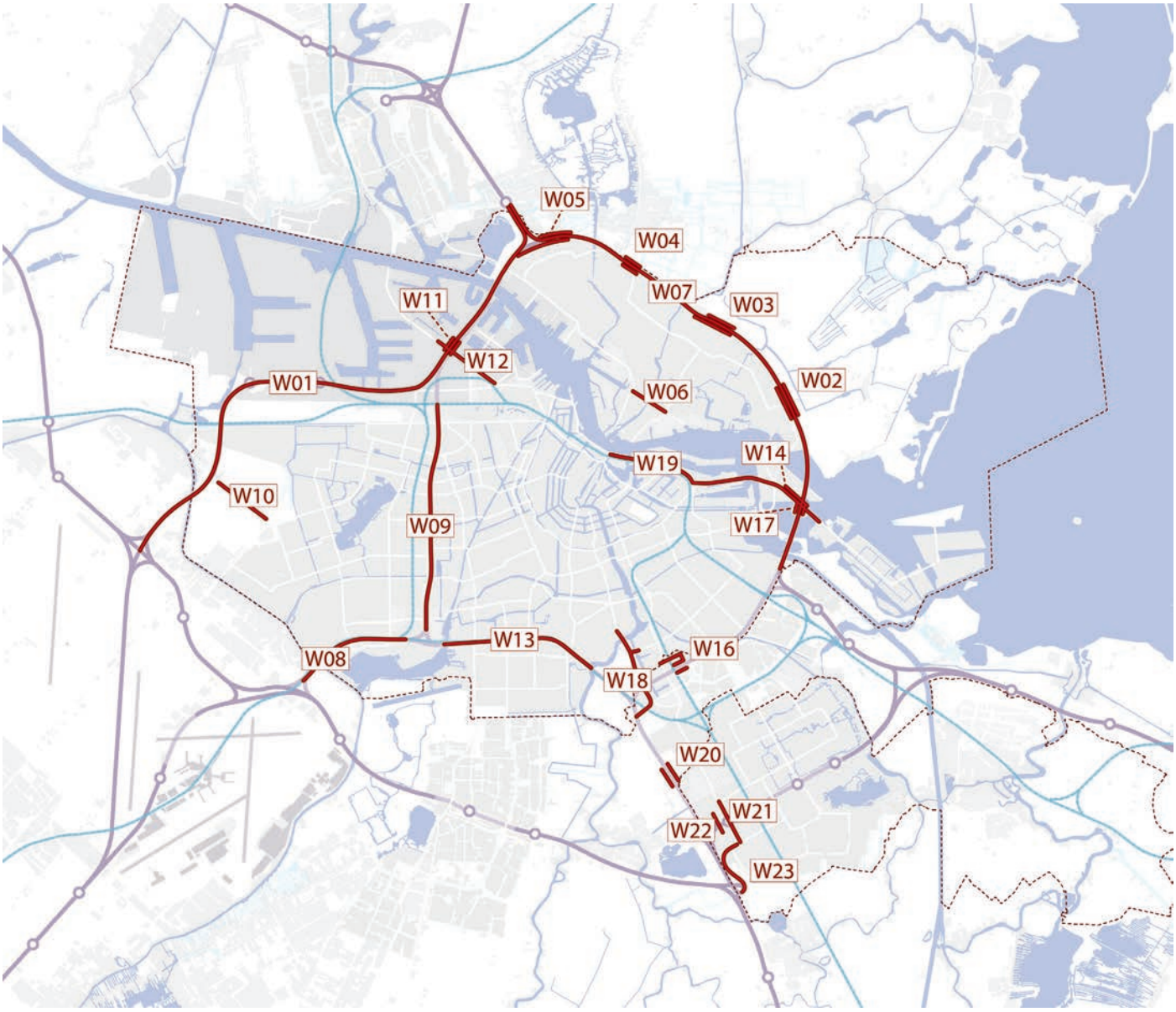



| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| OV1 | OV | Hov-busverbinding IJburg - Zuid-oost | Stedelijk | Tot 2030 |
| OV2 | OV | Hov-busverbinding tussen station Sloterdijk - Centraal Station | Stedelijk | Tot 2030 |
| OV3 | OV | Ov-verbinding over het IJ tussen Johan van Hasseltweg – Azartplein | Stedelijk | Tot 2040 |
| OV4 | OV | Verbinding tussen Ringlijn – Oostlijn tussen metrostation Isolatorweg – Centraal Station | Stedelijk | Tot 2040 |
| OV5 | OV | Verlenging Noord/Zuidlijn naar Schiphol en station Hoofddorp | Stedelijk | Tot 2040 |
| OV6 | OV | Verlenging tramlijn 5 tussen Marnixstraat – Houthavens – Coen- en Vlothaven, inclusief brug tussen Minervahaven – Coenhaven | Stedelijk | Tot 2040 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| OV7 | OV | Oost/Westmetrolijn tussen Schiphol – station Lelylaan – station Muiderpoort – Zeeburgereiland of Science Park | Stedelijk | Na 2040 |
| OV8 | OV | Ov-verbinding over het IJ tussen Haparandaweg – NDSM – Klaprozenweg | Stedelijk | Na 2040 |
| OV9 | OV | Hov-busverbinding tussen station Sloterdijk – Noord – Schellingwouderbrug | Noord | Tot 2040 |
| OV10 | OV | Hov-verbinding tussen Zaanstad - Johan van Hasseltweg | Noord | Tot 2040 |
| OV11 | OV | Metrostation Sixhaven | Noord | Tot 2040 |
| OV12 | OV | Ov- en fietsverbinding tussen Johan van Hasseltweg – Zuiderzeeweg, inclusief brug over Zijkanaal K: Schellingwouderlaan | Noord | Tot 2040 |
| OV13 | OV | Verplaatsing metro opstelplaats Noord | Noord | Tot 2040 |
| OV14 | OV | Tramverbinding over Contactweg en/of Bos en Lommerweg | West | Na 2040 |
| OV15 | OV | Busstation noordzijde station Sloterdijk aan het Piarcoplein | Nieuw-West | Tot 2040 |
| OV16 | OV | Verschuiving metrostation Henk Sneevlietweg | Nieuw-West | Tot 2040 |
| OV17 | OV | Kabelbaan Haven-Stad tussen Minervahaven – Cornelis Douwesgebied | Westpoort | Tot 2030 |
| OV18 | OV | Verplaatsing en uitbreiding metro opstelplaats Isolatorweg | Westpoort | Tot 2040 |
| OV19 | OV | Verlenging tramlijn 24 naar station Zuid | Zuid | Tot 2040 |
| OV20 | OV | Verlenging tramlijn 4 naar station Zuid | Zuid | Tot 2040 |
| OV21 | OV | Verlenging tramlijn 5 naar Gelderlandplein | Zuid | Tot 2040 |
| OV22 | OV | Noordoosttangent tussen Amsterdam Noord – Zeeburgereiland – station Amstel | Oost | Tot 2030 |
| OV23 | OV | Definitieve tramstalling op Zeeburgereiland | Oost | Tot 2040 |
| OV24 | OV | Verlenging IJtram naar IJburg II | Oost | Tot 2040 |
| OV25 | OV | Verlenging tram tussen station Amstel – Science Park | Oost | Tot 2040 |
| OV26 | OV | Verlenging tramlijn 1, 3 en/of 14 naar Zeeburgereiland: De Verbinding | Zeeburgereiland | Tot 2040 |
| OV27 | OV | IJmeer metroverbinding inclusief twee stations op IJburg | Oost | Na 2040 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| OV28 | OV | Verlenging tram tussen Victorieplein – Overamstel | Oost | Na 2040 |
| OV29 | OV | Verlenging tramlijn 19 naar station Diemen Zuid | Oost | Na 2040 |
| OV30 | OV | Vertramming Noordoosttangent tussen Amsterdam Noord – Zeeburgereiland – station Amstel | Oost | Na 2040 |
| OV31 | OV | Uitbreiding busstation Bijlmer ArenA | Zuidoost | Tot 2030 |
| OV32 | OV | Hov-busverbinding tussen station Bijlmer-Arena – station Haarlem & IJmuiden | Zuidoost | Tot 2040 |
| OV33 | OV | Uitbreiding metro opstelterrein Gaasperplas | Zuidoost | Tot 2040 |
| OV34 | OV | Verplaatsing metro opstelterrein Gein | Zuidoost | Tot 2040 |

**Kaart reserveringen weginfrastructuur**



| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| W1 | Weg | Verbreding A5 tussen knooppunt Coenplein – knooppunt Raasdorp | Stedelijk | Na 2040 |
| W2 | Weg | Aanpassing op- en afrit A10 - S115: IJdoornlaan | Noord | Tot 2030 |
| W3 | Weg | Aanpassing op- en afrit A10 - S116: N247 | Noord | Tot 2030 |
| W4 | Weg | Aanpassing op- en afrit A10 - S117: Ijdoornlaan - Vorticellaweg | Noord | Tot 2030 |
| W5 | Weg | Aanpassing op- en afrit A10 - S118: Verlengde Stellingweg - Molenaarsweg | Noord | Tot 2030 |
| W6 | Weg | Reconstructie aansluiting Johan Van Hasseltweg – Nieuwe Leeuwarderweg: Johan van Hasseltzone | Noord | Tot 2040 |
| W7 | Weg | Verbreding A10-Noord tussen knooppunt Coenplein – knooppunt Watergraafsmeer | Noord | Tot 2040 |
| W8 | Weg | Verbreding A4 tussen knooppunt Badhoevedorp – knooppunt De Nieuwe Meer | Nieuw-West | Tot 2040 |
| W9 | Weg | Behoud mogelijkheid tot aanpassen A10-West tussen de S103 – S107 | Nieuw-West | Na 2040 |
| W10 | Weg | Parkstad aansluiting Westrandweg: Nieuwe op- en afrit A5 ten zuiden van Osdorperweg | Nieuw-West | Na 2040 |
| W11 | Weg | Aanpassing op- en afrit A10 - S101: Nieuwe Hemweg | Westpoort | Tot 2040 |
| W12 | Weg | Uitbreiding Nieuwe Hemweg tussen Contactweg – op- en afrit A10 | Westpoort | Tot 2040 |
| W13 | Weg | Zuidasdok | Zuid | Tot 2040 |
| W14 | Weg | IJtram ongelijksvloers maken of verplaatsing noordzijde bij kruising oprit A10 - S114 IJburglaan: Cruciale Mijl | IJburg | Oost |
| W15 | Weg | Nieuwe verbinding tussen A10-Oost – Science Park via Mac Gillavrylaan en Voorlandpad | Oost | Tot 2030 |
| W16 | Weg | Uitbreiding op- en afrit A10 – S111: Johannes Blookerweg, inclusief kruisingen met de van Markwijk Kooijstraat en Spaklerweg | Oost | Tot 2030 |
| W17 | Weg | Uitbreiding op- en afrit A10 - S114: IJburglaan | Oost | Tot 2030 |
| W18 | Weg | Inpassing A2 bij Overamstel: Nieuwe A2 Entree | Oost | Tot 2040 |
| W19 | Weg | Uitbreiding IJ-boulevard tussen Centraal Station – A10-Oost – IJburg | Oost | Tot 2040 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| W20 | Weg | Uitbreiding op- en afrit A2 - Burgemeester Stramanweg | Zuidoost | Tot 2030 |
| W21 | Weg | Uitbreiding op- en afrit A9 – S111: Muntbergweg | Zuidoost | Tot 2040 |
| W22 | Weg | Verbinding tussen Lemelerbergweg - Snijdersbergweg | Zuidoost | Tot 2040 |
| W23 | Weg | Uitbreiding op- en afrit A2 & A9 – S111: Meibergdreef & Tafelbergweg | Zuidoost | Na 2040 |

**Kaart reserveringen fietsinfrastructuur**




| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| F1 | Fiets | Fietsverbinding langs de Kostverlorenvaart | Stedelijk | Tot 2030 |
| F2 | Fiets | Fietsverbinding tussen Eendrachtspark – Foodcenter | Stedelijk | Tot 2030 |
| F3 | Fiets | Fiets- en voetgangersverbinding langs de Noordelijke IJ-oever | Noord | Tot 2030 |
| F4 | Fiets | Fietsenstalling Buikslotermeerplein | Noord | Tot 2030 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| F5 | Fiets | Fietsparkeren Buiksloterwegveer in Noord | Noord | Tot 2030 |
| F6 | Fiets | Fietsparkeren IJpleinveer in Noord | Noord | Tot 2030 |
| F7 | Fiets | Fietsparkeren metrostation Noorderpark | Noord | Tot 2030 |
| F8 | Fiets | Uitbreiding fietsenstallingen Centraal Station | Centrum | Tot 2030 |
| F9 | Fiets | Fietsenstalling noordzijde station Sloterdijk | Nieuw-West | Tot 2040 |
| F10 | Fiets | Fietsenstalling zuidwestzijde station Sloterdijk | Nieuw-West | Tot 2040 |
| F11 | Fiets | Fietsverbinding tussen Sloterweg - Laan der Hesperiden, inclusief brug over de Schinkel | Nieuw-West | Tot 2040 |
| F12 | Fiets | Fietsverbinding tussen Zuidas – Oeverlanden, inclusief brug over de Schinkel | Nieuw-West | Tot 2040 |
| F13 | Fiets | Fietsverbinding tussen het Schinkelkwartier en Haven-Stad langs de Ringspoorzone | Nieuw-West | Na 2040 |
| F14 | Fiets | Uitbreiding fietsenstallingen station Zuid | Zuid | Tot 2040 |
| F15 | Fiets | Uitbreiding fietsenstallingen station Amstel | Oost | Tot 2030 |
| F16 | Fiets | Uitbreiding fietsenstalling als onderdeel van vernieuwing station Muiderpoort | Oost | Tot 2040 |
| F17 | Fiets | Fietsenstalling ArenA Evenementengebied nabij Villa ArenA | Zuidoost | Tot 2030 |
| F18 | Fiets | Uitbreiding fietsenstalling station Bijlmer ArenA | Zuidoost | Tot 2030 |

**Kaart reserveringen IJ-infrastructuur**




| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| IJ1 | IJ | Brug over de oostzijde van het IJ, inclusief aanlanding: De Oostbrug | Stedelijk | Tot 2040 |
| IJ2 | IJ | Brug over de westzijde van het IJ, inclusief aanlanding: De Westbrug | Stedelijk | Na 2040 |
| IJ3 | IJ | Voetgangerspassage tussen Centraal Station - Noord | Stedelijk | Na 2040 |
| IJ4 | IJ | Gedeeltelijke verplaatsing Ponthaven naar Cornelis Douweskanaal-West | Noord | Tot 2030 |
| IJ5 | IJ | Passenger Terminal Amsterdam Coenhaven (PTA) | Westpoort | Tot 2040 |
| IJ6 | IJ | Pontverbinding tussen Zeeburgereiland - Sporenburg | Oost | Tot 2030 |
| IJ7 | IJ | T-vormige strekdam Kompaseiland | Oost | Na 2040 |

**Kaart reserveringen hubs**




| Nummer | Cluster | Titel Reservering | Gebied | Termijn |
|---|---|---|---|---|
| **H1** | **Hubs** | **Regiohub Coentunnelcircuit – Melkweg** | **Noord** | **Tot 2040** |
| H2 | Hubs | Stadshub metrostation Noord - Buikslotermeerplein | Noord | Tot 2040 |
| H3 | Hubs | Logistieke hub Ookmeerweg – Osdorp Business Park | Nieuw-West | Tot 2040 |
| H4 | Hubs | Stadshub Anderlechtlaan - Oude Haagseweg | Nieuw-West | Tot 2040 |
| H5 | Hubs | Regiohub Parkstad aansluiting Westrandweg A5 – Ookmeerweg – Bedrijvenpark Lutkemeer | Nieuw-West | Na 2040 |
| H6 | Hubs | Stadshub Zeeburgereiland | Oost | Tot 2040 |
| H7 | Hubs | Regiohub metrostation Gaasperplas | Zuidoost | Tot 2030 |
| H9 | Hubs | Regiohub Coenhavenweg | West | Tot 2050 |
| H10 | Hubs | Stadshub Contactweg | West | Tot 2050 |

# *Deel III Wat*

## 11 Een beleidsagenda richting 2050

In Deel I VISIE is uiteengezet hoe Amsterdam de groei van de gemeente en de metropoolregio wil aanwenden om een betere gemeente te worden en richting te geven aan transities en deze waar mogelijk te versnellen. De vijf strategische keuzes vragen deels om nieuwe richtingen in het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving. Dit deel biedt een samenvattend overzicht van al het geldende Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving en bevat voorstellen voor uitwerking en ontwikkeling daarvan.

Het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving is de afgelopen jaren grotendeels in overeenstemming gebracht met de ambitie van een intensief bebouwd en gemengd, compact stedelijk gebied. Toch ontstaan er steeds weer spanningen en kansen tussen de verschillende beleidsthema's. Een reden daarvoor is de oplopende druk op de ruimte. Daarnaast vragen relatief nieuwe opgaven, zoals de energietransitie en circulaire economie, om een meer integrale benadering, die vaak lastig past bij de bestaande sectorale indeling in beleidsthema's. Ook zijn er nieuwe inzichten, bijvoorbeeld over kansengelijkheid en ruimtelijke segregatie, die doorwerken in verschillende beleidsthema's. Deze ontwikkelingen vragen om uitwerking en aanpassing van beleid vanuit een integraal perspectief, maar ook om ruimtelijke keuzes. In het Deel II WAAR wordt al een aantal keuzes toegelicht en uitgewerkt in een ruimtelijk-programmatisch kader. Alle in de beleidsagenda genoemde beleidsdocumenten staan achterin deze beleidsagenda onder elkaar, met hyperlinks naar de betreffende documenten.

**Een beleidsagenda aan de hand van zes ambities**
Om recht te doen aan een meer integrale benadering van het beleid, is deze beleidsagenda gestructureerd aan de hand van zes ambities. Deze ambities zijn gelinkt aan de twaalf kernwaarden die we gebruiken om de komende jaren de doorwerking van de omgevingsvisie te beoordelen. Zie hiervoor ook het beoordelingskader dat onderdeel is van het omgevingseffectrapport (OER). Bij de indeling van beleidsthema's onder zes ambities zijn pragmatische keuzes gemaakt.

Onder Inclusief Amsterdam is het beleid voor Kansengelijkheid, Onderwijs & cultuur, Maatschappelijke voorzieningen en Wonen beschreven. Onder Duurzaam Amsterdam is het beleid voor Klimaatneutraal, Klimaatbestendig, Energie en Circulair beschreven. Onder Vitaal Amsterdam is het beleid voor Economie, Mobiliteit en ruimte, Luchthaven en Zeehaven beschreven. Onder Gezond Amsterdam is het beleid voor Volksgezondheid, Sport, spel & bewegen, Voedsel & stadslandbouw, Omgevingsveiligheid, Luchtkwaliteit en Geluid beschreven. Onder Leefbaar Amsterdam is het beleid voor Openbare ruimte, Water, Groen, Volkstuinen & begraafplaatsen, Landschap, recreatie & landbouw, Dierenwelzijn en ecologie beschreven. Onder Compact Amsterdam is het beleid voor Welstand & ruimtelijke kwaliteit, Cultuurhistorie & archeologie, Hoogbouw, Daken en de Ondergrond beschreven.

## 12 Inclusief Amsterdam

Amsterdam wil een inclusieve gemeente zijn. Een gemeente waar Amsterdammers en nieuwkomers zich kunnen thuis voelen en die gelijke kansen biedt om je te ontwikkelen naar behoefte en talent. Een inclusieve gemeente is ook een ongedeelde gemeente. Dat betekent dat kansen om je te ontwikkelen overal in de gemeente even groot zijn. Het betekent ook dat we grote verschillen in ervaren kwaliteit van leven en concentraties van achterstanden en maatschappelijke problemen tegengaan.

De invloed van gemeentelijk ruimtelijk beleid en ontwerp op inclusie en kansengelijkheid is begrensd, maar moet niet worden onderschat. Er zijn tientallen vormen van beleid die het verschil kunnen maken voor een gelijkwaardige en toegankelijke samenleving, zoals onderwijsbeleid, woonbeleid dat sociale huur in alle stadsde-

len en het stadsgebied beschermt, beleid voor de openbare ruimte, mobiliteitsbeleid, economisch beleid dat ruimte reserveert voor maakbedrijven en werk voor alle vaardigheden, of sportbeleid dat regelt dat in de hele gemeente kan worden gesport. Deze en andere vormen van inclusief beleid zijn in deze omgevingsvisie terug te vinden in de betreffende hoofdstukken.

## 12.1 Kansengelijkheid

Het Kenniscentrum Kansenongelijkheid definieert kansenongelijkheid als "... een door het systeem, omgeving of instituties gevormd verschil in mogelijkheden om volwaardig – dat wil zeggen, volgens de capaciteiten die men heeft – te kunnen participeren in de samenleving, en tot het gebruiken van voorzieningen die een volwaardige participatie kunnen bevorderen".

Groei moet leiden tot een betere gemeente voor alle Amsterdammers, met meer banen, voorzieningen en ontmoetingsmogelijkheden. Maar het succes van de Amsterdam heeft ook een keerzijde: de strijd om de ruimte leidt zonder ingrijpen tot een uitsortering van lagere en middeninkomens en minder rendabele functies richting randen van de gemeente en regiogemeenten. Er ontstaat een tweedeling. Delen van de gemeente en regiogemeenten worden sociale en economische monoculturen. De gemeente wordt minder inclusief. En het inclusieve karakter van Amsterdam staat al onder druk. Omdat prijzen zo hoog worden dat de middenklasse de gemeente uit trekt, terwijl wachttijden voor sociale huur steeds langer worden, omdat de verschillen tussen binnen en buiten de Ring te groot worden, omdat er in steeds meer delen van de gemeente nauwelijks nog vrije ruimte te vinden is, omdat kleine maakbedrijfjes in de gemeente geen plek meer kunnen vinden, omdat er op sommige plekken vervoersarmoede optreedt, omdat er voor burgerinitiatief weinig ruimte over blijft. Het tegengaan van kansenongelijkheid is daarom een belangrijk doel. Deze omgevingsvisie wil daar ruimtelijk aan bijdragen. Het Deel IV HOE gaat hier ook uitgebreid op in.

### 12.1.1 Nieuwe richtingen

#### Tegengaan gevolgen segregatie

Een manier om kansenongelijkheid tegen te gaan, is zorgen voor gemengde wijken. Segregatie is niet de hoofdoorzaak van kansenongelijkheid, maar versterkt deze wel. Dat gaat via buurt-effecten (gebrek aan rolmodellen, grotere kans op probleemgedrag, leefbaarheidsproblemen) en schooleffecten (lagere leerprestaties, lagere sociale cohesie). In Amsterdam is woonsegregatie naar sociaal-economische status (SES-index) in internationaal opzicht laag, maar sinds 2014 neemt het wel toe. De SES-index geeft weer in hoeverre bevolkingsgroepen gescheiden wonen. Een score van 0 betekent complete menging, een score van 100 betekent complete segregatie. Momenteel is deze score 27,29. Wij willen de negatieve gevolgen van segregatie op stedelijk niveau tegengaan. Dat kan gevolgen hebben voor de financiële uitgangspunten van gebiedsontwikkeling of voor afspraken met woningcorporaties over gebruik en verkoop van de sociale huurvoorraad.

Segregatie manifesteert zich nadrukkelijk op buurt- en wijkniveau. Nu heeft ongeveer een kwart van de inwoners van Amsterdam een lage SES-score. Hoe meer dat per wijk verschilt, hoe meer segregatie er is. De verschillen per wijk mogen dus niet te groot worden en groeien liefst toe naar het stedelijk gemiddelde. Daarvoor ontwikkelen we per wijk streefcijfers, met inachtneming van de mogelijkheden en beperkingen die we (en andere partijen in de wijken, zoals corporaties) hierin hebben. Als ordeningsprincipe helpt het streven naar "homogene blokken in heterogene buurten". Dat zijn dus diverse buurten met daarbinnen woongebouwen waarin mensen wonen met ongeveer dezelfde sociaal-economische status. Met dit niveau van menging wordt het negatieve buurteffect geminimaliseerd.

**Vrije ruimte**

Amsterdam kent al vele jaren broedplaatsen. Ze zijn, zoals de naam al zegt, gericht op beginnende maatschappelijke, economische, culturele of kunstzinnige groeperingen die het in het spel van vrije krachten nog niet redden. Via de gemeente krijgen ze onderdak of andersoortige hulp om op te starten en te groeien tot een hopelijk succesvolle formule. Broedplaatsen dragen op deze wijze bij aan een diverse, inclusieve gemeente met kansen voor groot én klein initiatief. Deze omgevingsvisie onderstreept het belang van het broedplaatsenbeleid. Het is daarbij belangrijk dat broedplaatsen in alle stadsdelen zijn te vinden en ook een plek krijgen in nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Onder de naam Expeditie Vrije Ruimte is een breder programma voor broedplaatsen geïntroduceerd. Verspreid door de gemeente zijn talloze bijzondere culturele, sociale, groene en circulaire plekken te vinden die zijn vormgegeven en worden beheerd door burgers en maatschappelijke organisaties: van Ruigoord, tot buurtcentrum Ru Paré, en (tijdelijk) stadslandbouwproject Noordoogst. Deze vrije ruimtes hebben vele verschijningsvormen, maar hebben gemeenschappelijk dat ze van onderop zijn ontstaan en collectief zijn vormgegeven. Het zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten, waar ze reflecteren en waar ze kunnen experimenteren. De kracht van deze vorm van ruimtegebruik is dat het initiatief bij burgers ligt, in de luwte van marktwerking en overheidsbeleid.

We beschermen bestaande vrije ruimte en stellen nieuwe vrije ruimte beschikbaar voor Amsterdammers, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Deze Vrije Ruimte maakt initiatieven mogelijk op allerlei terreinen: (nacht)cultuur, duurzaamheid, ecologie, bewegen, voedselproductie, experimentele woon- en werkvormen – of nog iets heel anders. Het kan gaan om initiatieven met verschillende duur: voor een nacht, een weekend, een seizoen, een aantal jaar of permanent.

Vrije ruimte moet op deze manier een belangrijk onderdeel van de stedelijke leefomgeving worden en deze op allerlei manieren levendiger, schoner, kleurrijker en socialer maken. Juist in een verdichtende en zorgvuldig geplande gemeente zoals Amsterdam, geeft het ‘onbestemde’ en soms rommelige karakter van vrije ruimte adem- en leefruimte.

Van nature heeft vrije ruimte – als initiatief vanuit onderop – een ongereguleerd karakter. Dit staat haaks op de actieve rol die wij als gemeente nemen in het beschermen en beschikbaar maken hiervan. De essentie van vrije ruimte is echter dat dit samen opgaat: de gemeente speelt vrij, de initiatiefnemers vullen in. Het huidige landschap van vrije ruimte in Amsterdam weerspiegelt nog niet voldoende de diversiteit van Amsterdam en zijn bewoners. We willen vrije ruimte beschikbaar en toegankelijk maken voor een bredere groep Amsterdammers. Bij de toewijzing van ruimte moet er dus extra oog zijn voor initiatieven die aanvullend zijn op het huidige aanbod.

Er komt nog een pakket aan maatregelen en initiatieven voor vrije ruimte. Onderdeel hiervan is het voornemen om in Amsterdam ruimte te maken voor een permanente experimentele woon-werkgemeenschap.

**Digitale omgeving**

Amsterdam heeft in 2019 een Agenda Digitale Stad opgesteld, met daarin drie ambities. De eerste is een vrije digitale gemeente: technologie moet de vrijheid van meningsuiting koesteren. Een vrije en eerlijke toegang tot de digitale omgeving moet worden gegarandeerd. Ten tweede de inclusieve digitale gemeente: hier staat voorop dat de digitale omgeving alle Amsterdammers helpt om zich te ontwikkelen. Toegang tot informatie en educatie is hierbij cruciaal. De derde ambitie is de creatieve digitale gemeente: hier leggen we de verbinding met kunst en cultuur. Creativiteit moet in de gemeente de ruimte krijgen, en kunnen bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke problemen, inclusief die van de technologie zelf.

Digitalisering is een van de grootste transities van deze tijd. De i-Amsterdammer gedraagt zich heel anders dan de Amsterdammer van weleer, met steeds meer gevolgen voor de fysieke leefomgeving: in de detailhandel, in de openbare ruimte, bij bibliotheken, het onderwijs, in de mobiliteit, de manier waarop we werken enzovoorts. Al die effecten, positief en negatief, zijn direct en indirect terug te vinden in vele hoofdstukken van deze om-

gevingsvisie, maar kunnen ook vaak nog niet goed op waarde worden geschat. Daarom is het des te belangrijker dat het maatschappelijk debat daarover de komende jaren blijft worden gevoerd.

## 12.2 Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen worden in de regel niet door de markt gerealiseerd en beheerd. De zorg voor maatschappelijke voorzieningen is deels een wettelijke taak, zoals bij onderwijshuisvesting, bibliotheken en verplichtingen die volgen uit de Wet maatschappelijke ondersteuning en de Jeugdwet. Maar Amsterdam heeft ook zelf de ambitie een complete gemeente te zijn, in bestaande en nieuwe buurten. Daar horen voorzieningen bij als scholen, en jeugd-, zorg-, opvang-, buurt-, wijk-, cultuur-, sport- en speelvoorzieningen, in bestaande en nieuwe buurten. Naast kleine voorzieningen in buurten en wijken kent Amsterdam veel grootstedelijke voorzieningen, zoals voor middelbaar en hoger onderwijs, geestelijke gezondheidszorg, topsport en cultuur. Zij hebben een functie voor de hele gemeente, het land en soms zelfs mondiaal. Daarmee bepalen ze mede de aantrekkelijkheid van Amsterdam en de metropoolregio als geheel. Voorzieningen voor sport en spel komen verderop in de beleidsagenda uitgebreider aan bod in het hoofdstuk Gezond Amsterdam.

De zorg voor maatschappelijke voorzieningen is verankerd in beleid voor onderwijs, sport, zorg, kunst en cultuur, en basisvoorzieningen. De meeste ruimtelijke consequenties voor de groei van de gemeente zijn vastgelegd in de in 2024 geactualiseerde Referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Doel is de groei van de gemeente gelijk op te laten gaan met een voldoende, gespreid en fijnmazig maatschappelijk programma, zowel binnen- als buitenvoorzieningen. De referentienormen zijn gekoppeld aan financiering en blijven van kracht. Daarnaast biedt een scala aan beleid kaders voor maatschappelijke voorzieningen van de 21e eeuw: van de Visie Amsterdamse sportparken - Gastvrij en verbonden, het Bouwstenenboek Groei van de Stad, tot richtlijnen en programma's van eisen voor de bouw van voorzieningen als scholen, buurtkamers en opvanglocaties.

### 12.2.1 Nieuwe richtingen

#### Woningen en voorzieningen gaan samen

We bouwen niet enkel woningen, maar we maken stad. Dat betekent dat we sturen op de totale functiemix, in plaats van woningen programmeren en de benodigde voorzieningen er pas daarna uit afleiden. Maatschappelijke voorzieningen staan centraal. Ook moeten we die mix vaker bezien op het niveau van de wijk en de gemeente als geheel, in plaats van programmeren in losse projecten. Het uitgangspunt voor gebiedsontwikkeling wordt daarmee scherper: indien de complete voorzieningenstructuur niet kan worden gerealiseerd, dan kunnen ook de woningen niet worden gebouwd.

Wij constateren dat steeds meer semi-commerciële maatschappelijke partijen zoals huisartsen zich vanwege stijgende huren moeilijk in verschillende Amsterdamse buurten kunnen vestigen of handhaven. Als gemeente willen we dat deze voorzieningen, ook al vallen ze onder marktregels, voor alle buurten behouden blijven. We zoeken naar manieren om dit mogelijk te maken.

In Deel II Waar van deze omgevingsvisie worden verscheidene nieuwe typen stadsmilieus voorgesteld, die afhankelijk van locatie, ontsluiting, dichtheid en mate van functiemenging een eigen programma aan maatschappelijke voorzieningen vergen. De referentienormen zijn in 2024 gespecificeerd naar deze stadsmilieus. Voor buitensport, spelen en groen moet dat nog gebeuren. In de dichtheid van de milieutypologieën in deze omgevingsvisie is daar ruimtelijk al rekening mee gehouden. Vooralsnog komen de financiële lasten van een compleet voorzieningenniveau vooral terecht bij de gemeente. We gaan onderzoeken of deze lasten gelijkmatiger verdeeld kunnen worden over ontwikkelende partijen, zowel ruimtelijk als financieel.

**Maatschappelijke opvang**

Amsterdam is door de eeuwen heen een barmhartige stad geweest en wil mensen die gevlucht zijn uit hun eigen land en mensen die niet zelfstandig thuis kunnen wonen een plek bieden. Maatschappelijke opvang, vluchtelingenopvang en opvang van ongedocumenteerden horen bij een inclusieve gemeente. Amsterdam maakt de komende jaren ruimte voor permanente opvangvoorzieningen voor deze groepen, zowel in bestaande wijken als in nieuwe gebiedsontwikkeling. Er zal een zorgvuldige afweging plaatsvinden over spreiding over de gemeente. Maatschappelijke opvang is dynamisch en onderhevig aan politieke keuzes, landelijk en in de gemeente. Ook financiële kaders zijn bepalend in hoe voortvarend met deze opgave zal worden omgegaan.

**Naoorlogse wijken**

In met name Nieuw-West, Zuidoost en delen van Noord kunnen de ruimtelijke randvoorwaarden voor een inclusieve gemeente nog aanmerkelijk worden verbeterd. Door onder andere een eenzijdige sociale woningvoorraad is er ruimtelijke segregatie naar sociaal-economische status en congregatie naar herkomst. Lage woningdichtheden, dalende huishoudensgroottes en vergrijzende inwoners veroorzaken een uitholling van het draagvlak voor voorzieningen en wijkeconomie. Het ontbreken van een rijke voorzieningenmix ondergraaft de aantrekkelijkheid van buurten en zorgt voor een toenemend isolement van mensen.

In deze wijken blijven we investeren in bestaande kwaliteiten: mensen, voorzieningen en ruimte voor lokale initiatieven. Maar we moeten ook bouwen aan meer draagvlak voor een zo breed mogelijk scala aan voorzieningen, met verdichting, meer en diversere woningen voor middengroepen, meer ruimte voor werkfuncties, met aantrekkelijke, verbindende stadsstraten met ruimte en kansen voor lokaal ondernemerschap. Soms kan ook de vestiging van grootstedelijke voorzieningen hieraan bijdragen, omdat de rest van de gemeente vaker naar de buurt komt. De vestiging van grootstedelijke voorzieningen op centrale plekken buiten het centrum wordt daarom een belangrijk uitgangspunt, als onderdeel van de strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling. Overigens blijft ruimte voor cultuurvormen op buurtniveau net zo belangrijk, in alle wijken van de gemeente.

**Vergrijzing**

De vergrijzing vereist de komende jaren meer aandacht. Er komen 80.000 oudere Amsterdammers bij tot 2050. Uitgangspunt van het Rijksbeleid voor wonen en zorg is dat mensen tot op hoge leeftijd zelfstandig blijven wonen.

De vergrijzing en het rijksbeleid ten aanzien van langer zelfstandig wonen hebben een enorme impact op het woon-zorglandschap. Er is sterke behoefte aan woningen waar ouderen met een ondersteunings- en/of zorgbehoefte in een veilige omgeving zelfstandig kunnen wonen mét eenvoudige toegang tot zorg en (extra) ondersteuning. Een omgeving waar bovendien gemakkelijk sociale contacten kunnen worden aangegaan.

Het is daarom belangrijk om bij de inrichting van wijken de samenhang tussen wonen, woonomgeving, welzijn, zorg, economie en mobiliteit als uitgangspunt te nemen. Dat doen we in woon-zorgzones, wooncirkels of lang leven thuis flats. Naast voldoende aangepaste of levensloopbestendige woningen met mogelijkheid tot domotica, kenmerkt een woonzorgcirkel zich door een verhoogd voorzieningenniveau van ondersteunings-, welzijns- en zorgdiensten. Het resultaat is een woon- en leefomgeving waar mensen lang zelfstandig, veilig en prettig kunnen wonen. Zie ook de paragraaf over Wonen verderop in dit hoofdstuk.

**Zelforganisatie en eigenaarschap**

Het zijn vooral gevestigde professionele partijen die maatschappelijke voorzieningen realiseren en exploiteren. Tegelijkertijd groeit de vraag vanuit bewoners voor meer zeggenschap over hun eigen leefomgeving, inclusief voorzieningen. Die wensen moeten de ruimte krijgen. Voor een deel kan dat in broedplaatsen en vrije ruimtes, daarnaast bieden de in 2024 geactualiseerde referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen expliciet

ruimte voor maatschappelijk initiatief. Ook al is dat in planvorming vaak moeilijk, gebiedsontwikkelingen zouden niet op voorhand volledig moeten worden dicht gepland. Zie ook Agenda voor Samen stadmaken in Deel IV HOE.

Uit ervaring blijkt dat sterke, enkelvoudige functies de beste kansen bieden op goed gebruik en een sterk gevoel van eigenaarschap bij gebruikers. Dat betekent dus geen grote diversiteit aan functies onder één dak en achter één voordeur, maar juist eigen ingangen en zelfstandig beheer. De ligging van maatschappelijke voorzieningen in de buurt past bij de functie. Dat betekent dat scholen en voorzieningen voor sommige kwetsbare groepen in de luwte liggen, terwijl meer publieke functies juist heel goed op drukke plekken als stadsstraten en plekken met een stedelijke betekenis passen, waar ze bijdragen aan levendigheid in de openbare ruimte en draagvlak voor ondernemers.

## 12.3 Wonen

Steden als Amsterdam zijn populair. Ook Weesp, met haar kleinschalige karakter en dicht bij de grote stad, is in trek. In de vrije sector zijn prijzen sterk gestegen. Ook zijn er lange wachttijden voor sociale huur en een groot gebrek aan middeldure woningen. Ook op regionaal niveau is er woningschaarste, maar niet overal even veel. Het is niet aannemelijk dat op lange termijn de druk op de gemeente minder groot wordt. Daarmee blijft er ook grote vraag naar woningen.

Toegang tot Amsterdam, betaalbaarheid, woningkwaliteit, omgaan met schaarste, tegengaan van negatieve effecten van segregatie: woonbeleid is en blijft een belangrijk instrument voor het behalen van veel doelen in deze omgevingsvisie. Het Amsterdamse woonbeleid omvat onder andere de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting, de Huisvestingsverordening Amsterdam 2024, Masterplan Zuidoost, Nationaal Programma Samen Nieuw West, Aanpak Noord, het Beleidskader woonwagens en standplaatsen 2023, en Samenwerkingsafspraken 2024-2027 met de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de Amsterdamse huurderskoepels. Dit beleid wordt periodiek geactualiseerd.

Het samenwerken aan een ongedeelde gemeente doen we met enig realisme: de grote druk die wordt uitgeoefend op de Amsterdamse woningvoorraad door nieuwkomers, het toerisme, de platformeconomie, speculanten en andere factoren vragen om scherpe beleidskeuzes.

Iedere twee jaar wordt onderzoek gedaan naar de leefbaarheid in Amsterdamse buurten (WiA). De indicatoren zijn buurttevredenheid, ervaren overlast, schoon en heel, veiligheid en prettig samenleven. Sociale cohesie in een buurt speelt een belangrijke rol bij het prettig samenleven, maar voor de leefbaarheid is veiligheid en het onderhoud van de openbare ruimte ook belangrijk. De jaarlijkse rapportcijfers voor de woonomgeving zijn duidelijk: de waarderingen in een ruim centrumgebied liggen aanzienlijk hoger dan in de voorrangsbuurten. De opgave voor de toekomst is om die verschillen te verkleinen.

### 12.3.1 Nieuwe richtingen

#### Een meer regionale blik

Deze omgevingsvisie hanteert nadrukkelijk een regionaal perspectief, ook als het gaat om wonen. De metropoolregio biedt een rijk palet aan leefmilieus en woningtypen en Amsterdam levert daar een bijdrage aan. We ondersteunen de regio bij het bouwen aan meer stedelijkheid in de regiokernen, zodat deze in een deel van de vraag naar stedelijk wonen kunnen voorzien. Daarom kiezen we voor meerkernige ontwikkeling: de stedelijke kwaliteiten van kansrijke gebieden, ook buiten de gemeente Amsterdam, kunnen daarmee omhoog worden gebracht: verdichting met hoge kwaliteit, meer menging met andere functies, meer verblijfkwaliteit in de openbare ruimte. Met betere ov- en fietsverbindingen en een regionaal werkende huursector. De Woondeal tussen Rijk en Metropoolregio Amsterdam uit 2023 vormt hiertoe een begin. We groeien toe naar een evenwichtiger regio met fysiek en sociaal gemengde wijken, zodat meer mensen een passende(r) woning kunnen

vinden in het woonmilieu van hun keuze.

**Vitale buurten**

Met deze omgevingsvisie wil Amsterdam een betere gemeente worden voor alle inwoners. In veel buurten moet er een nieuwe balans komen tussen wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt daarbij zijn complete buurten, dus gemengde, stedelijke wijken als sociaal veilige leefgemeenschappen, met maatschappelijke functies, werkfuncties, winkels, cultuur, mogelijkheden voor kinderen om er fijn op te groeien. Bewoners kunnen voor veel in hun eigen buurt terecht. Ze voelen zich eigenaar van hun buurt en dragen ook zelf bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. We hebben hiermee eigenlijk geen woningbouwopgave, maar een opgave voor stadmaken.

Nabijheid als ordenend principe is hierbij heel belangrijk. Dit betekent dat voorzieningen nabij de woning gelegen zijn. Hierdoor zijn mensen, en vooral kwetsbare groepen, eerder geneigd naar buiten te gaan. Dit draagt bij aan het tegengaan van eenzaamheid en nodigt uit tot alledaags bewegen: lopend of fietsend naar winkel, buurthuis of het groen.

**Duurzame woningen van goede kwaliteit**

Het uitgangspunt dat een huis is om in te wonen en niet om veel geld mee te verdienen, blijft de komende jaren van kracht. Regulering en handhaving moeten de uitwassen van onder meer leegstand, speculatie, illegale toeristische verhuur en crimineel gebruik van woningen tegengaan. Verder is er extra aandacht voor de duurzaamheid en kwaliteit van Amsterdamse woningen. Iedere Amsterdammer heeft recht op een veilige en gezonde woning. Dit willen we realiseren door het wegwerken van achterstallig onderhoud, aanpak van vocht en schimmel en loden leidingen. Daarnaast heeft het isoleren van woningen de grootste prioriteit en stimuleren en begeleiden we bewoners en woningeigenaren om structureel energie te besparen, door het isoleren en verbeteren van woningen, zoals toegelicht in het Isolatieoffensief 2024-2026. De redenen hiervoor zijn dat het klimaat verandert, kansen op extreme hitte, wateroverlast en droogte nemen toe. Dat vereist steeds meer aanpassingen aan bijvoorbeeld daken, afwatering, zonweringen, en funderingen. Zie ook de paragraaf Klimaatbestendig in het hoofdstuk Duurzaam Amsterdam. Een andere reden is dat door de grote vraag naar woningen in Amsterdam, deze ook in slechte staat goed verhuurd kunnen worden. Goed onderhoud, het wegwerken van achterstallig onderhoud, het verbeteren van de woning en goed verhuurderschap moeten dan vaker afgedwongen worden. De Wet goed verhuurderschap en de Wet betaalbare huur geeft gemeenten instrumenten om hier adequater tegen op te treden. Amsterdamse woningcorporaties en particuliere verhuurders zijn belangrijke partners bij de opgave voor het verduurzamen en verbeteren van woningen.

Eigen zeggenschap en verantwoordelijkheid geven vaak de beste beheerresultaten. Daarom vormen wooncoöperaties in verschillende varianten belangrijke concepten voor de toekomst. Deze vorm van ontwikkeling biedt vooral in de naoorlogse wijken een mogelijkheid om met verdichting blijvend betaalbare huurwoningen voor middeninkomens toe te voegen. De aard van deze ontwikkelvorm versterkt betrokkenheid bij de eigen woning en woonomgeving.
In de gemeente zijn diverse ouderengroepen die gemeenschappelijke vormen van wonen willen realiseren. Deze groepen zoeken een locatie, een pand, een corporatie of een particuliere investeerder die wil ontwikkelen. Het is belangrijk deze groepen te ondersteunen en te faciliteren bij het opzetten van deze woongemeenschappen.

**Ouderenhuisvesting**

De Amsterdamse bevolking vergrijst. Het hedendaagse uitgangspunt is dat ouderen tot op hoge leeftijd zelfstandig blijven wonen. Zo mogelijk worden bestaande seniorenwoningen geschikt gemaakt voor langer passend en prettig wonen van ouderen. Daarnaast zullen er echter ook bestaande woningen voor ouderen zijn die niet geschikt te maken zijn voor ouderen, gegeven de te hoge kosten voor verbetering. Ouderen die hier wonen, zullen moeten verhuizen naar een meer geschikte woning. Het is belangrijk ouderen goed te informeren over de mogelijkheden van doorstroming naar een andere, meer geschikte woning, al dan niet een geclusterde ouderenwoning.

Daar moeten meer geschikte woonvormen voor komen, bijvoorbeeld geclusterd wonen voor contact, onderlinge hulp en zorg op maat. Ook de openbare ruimte in buurten moet meer op ouderen worden toegesneden dan we tot nu toe gewend zijn, met veilige looproutes, bankjes en fijnmazige voorzieningen om de hoek. Moderne combinaties van wonen en zorg zijn uitgewerkt in een woon-zorgvisie, als onderdeel van de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting.

Geclusterd wonen draagt bij aan kwaliteit van leven, het vergroten van de zelfredzaamheid, het verminderen van eenzaamheid en daardoor aan een afname van zorg en ondersteuningsbehoefte. Geclusterde woonvormen voor ouderen stellen ouderen in staat langer zelfstandig te wonen, in elkaars nabijheid, met omkijken naar elkaar en met meer woonplezier. Onder geclusterde ouderenwoningen valt een brede variatie aan woonvormen, maar het gaat om minimaal vijf woningen, waar ouderen zelfstandig wonen, gebruik kunnen maken van een gemeenschappelijke ruimte en een beroep kunnen doen op zorg en ondersteuning in de nabijheid.

Een vorm van geclusterd wonen zijn de zorggeschikte woningen. Dit zijn woningen die bedoeld zijn voor mensen met een Wet langdurige zorg indicatie voor verpleeg- en verzorging, die niet meer naar het intramurale verpleeghuis kunnen of willen gaan. Zorggeschikte woningen moeten in de komende jaren worden bijgebouwd, door corporaties en marktpartijen. Behoud van de intramurale verpleeghuisplekken blijft echter voor de gemeente ook belangrijk. Een goede spreiding van dergelijke complexen over de gemeente is daarbij van belang.

Om het langer zelfstandig thuis wonen van ouderen te bevorderen zijn ook nieuwe woonzorgconcepten nodig. Ingezet wordt op het realiseren van bijvoorbeeld Lang Leven Thuis Flats en meergeneratiewoningen, maar ook op zorgzame buurten. In een zorgzame buurt kijken mensen naar elkaar om. Alle bewoners, ook ouderen en kwetsbare doelgroepen, voelen en hebben eigenaarschap en zeggenschap over hun eigen zorg en welzijn. De voorzieningen en diensten in de buurt zijn voor iedereen toegankelijk en uitnodigend zodat iedereen zo lang mogelijk in de eigen buurt kan blijven wonen. Er is een breed samenwerkingsnetwerk, waarin bewoners een gelijkwaardige partij zijn. Zij geven met elkaar invulling aan de zorgzame buurt.

**Betaalbaar wonen**

De betaalbaarheid van het wonen is een belangrijk onderdeel van de beleidsagenda. Voor woningzoekenden met een laag of middeninkomen is het erg moeilijk om een betaalbare woning te vinden. Amsterdam is een ongedeelde gemeente waar iedereen welkom is, ongeacht inkomen, opleiding, leeftijd of huishoudenssamenstelling. Daarbij is het van belang dat voor alle doelgroepen betaalbare en kwalitatief goede woningen zijn in alle wijken. Daarom moeten we ons inzetten voor vergroting van de woningvoorraad in het sociale- en middenhuursegment.

Voor bepaalde doelgroepen is extra aandacht, zoals ouderen, jongeren of essentiële beroepsgroepen die belangrijk zijn voor het goed functioneren van de gemeente. Denk aan leraren, politieagenten of zorgmedewerkers. Daarnaast hebben specifieke kwetsbare groepen passende huisvesting en aandacht nodig: sociaalmedisch urgenten, versnelde uitstromers uit maatschappelijke opvang of beschermd wonen, statushouders. De huisvesting van deze doelgroepen geschiedt verspreid over de gemeente en steeds vaker in bijzondere wooncconcepten met gemengde groepen en beheervarianten.

De woningcorporaties zijn een belangrijke partner in de huisvesting van deze doelgroepen en van de groepen die geen woning kunnen vinden op de ‘vrije’ woningmarkt. De samenwerkingsafspraken met corporaties en de huurderskoepels zijn mede gericht op de betaalbaarheid van woningen voor de lage en middeninkomens, op een eerlijke verdeling van het woningaanbod en een evenwichtige spreiding in de gemeente en het behoud of uitbreiding van de sociale huurwoningen.

Om voldoende betaalbare woningen te realiseren, moeten er woningen bijgebouwd worden, maar dat alleen is niet voldoende. Ook moet geïnvesteerd worden in de bestaande woningvoorraad, en een eerlijke verdeling plaatsvinden van de bestaande woningen. De gemeente zal hiervoor al haar beschikbare middelen aanwenden. Dit kan bijvoorbeeld bij nieuwbouw via tenders (percentage woningbouwcategorieën) of afspraken

met ontwikkelaars bij transformatie of een zelfbewoningsplicht. Voor de betaalbaarheid van de bestaande woningvoorraad kan gedacht worden aan meewerken aan omgevingsplanwijzigingen, andere woonvormen te stimuleren zoals wooncoöperaties of door passende woningen aan te bieden door verhuisregelingen zoals bijvoorbeeld het stimuleren dat mensen met een (te) grote woning verhuizen naar een kleine(re) woning om zodoende de doorstroom te bevorderen.

We willen stadsdeelvoorrang op bepaalde nieuwbouwcomplexen blijven inzetten om de band tussen bewoners van bestaande wijken en nieuwbouw te versterken en doorstroming te stimuleren. Dit kan voorts bijdragen aan een inclusieve gemeente, draagvlak voor verdichting en samen stadmaken. Woonvormen zoals woningdelen in woongroepen en hospitaverhuur zorgen voor lagere woonlasten en dragen bij aan het optimaal benutten van de woningvoorraad. In de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting is vastgelegd hoe we betaalbaar en passender wonen willen stimuleren en realiseren. Zie ook ‘Samen stadmaken’ elders in deze omgevingsvisie.

**Voorrangsbuurten**

In buurten waar verschillende uitdagingen tegelijk aan de orde zijn, werkt de gemeente samen met corporaties, bewoners en overige betrokkenen aan kwaliteitsverbetering van woningen, woonomgeving en gebouwde voorzieningen. Ook verbetering van de leefbaarheid en van de sociaal-economische positie van de huidige bewoners zijn een belangrijk doel. De aandacht gaat daarbij vooral naar de gebieden in de gemeente waar we ongelijk investeren voor gelijke kansen: Zuidoost, Nieuw-West en Noord. Deze gebieden worden verdicht met extra woningen in verschillende woonsegmenten en voorzieningen en ruimte voor lokaal ondernemerschap. De komende jaren zetten wij dit beleid versterkt voort met een scherp oog voor de positie van de huidige bewoners, die per saldo baat moeten hebben bij verdichting. Wederkerigheid tussen oude en nieuwe bewoners en belangen staat centraal. De aanpak voor deze buurten is vastgelegd in het Nationaal Programma Samen Nieuw West, Masterplan Zuidoost en de Aanpak Noord. Zie hiervoor ook de strategische keuze Meerkernige ontwikkeling in Deel I VISIE en het ruimtelijke-programmatisch kader in Deel II WAAR.

**Duurzaamheid en inclusiviteit**

Vrijwel alle Amsterdamse woningen krijgen te maken met de energietransitie. Gemeente en corporaties hebben gezamenlijk de ambitie om in 2050 een CO2-neutrale woningvoorraad te hebben. De gevolgen zijn echter niet voor iedereen gelijk. Sommige inwoners of buurten zijn kwetsbaarder of profiteren minder van de kansen die de energietransitie biedt. Uitgangspunt is dat de woonlasten voor huishoudens met lage en middeninkomens niet stijgen als gevolg van de kosten van de energietransitie.

De grootste en meest ingewikkelde opgave van de energietransitie ligt in de bestaande woningvoorraad. Vaak zijn dit kleine en slecht geïsoleerde woningen. Besluitvorming over investeringen is lastig in de vele kleine vve’s en in gemengde vve’s met zowel corporaties als eigenaar-bewoners of andere verhuurders. Welke keuzes daar ook uit volgen, een duurzame, toekomstbestendige woning van goede kwaliteit voor iedereen is een leidend principe.

# 13 Duurzaam Amsterdam

Amsterdam neemt met een ambitieuze inzet op klimaatneutraliteit, duurzame energie en een circulaire gemeente zijn verantwoordelijkheid in het tegengaan van klimaatverandering. Tegelijk dwingt onze kwetsbare ligging ons tot een stevige inzet op klimaatadaptatie. De gevolgen van klimaatverandering zijn nu al merkbaar, met pieken in hitte en droogte, extremere neerslag en op termijn ook zeespiegelstijging. Het klimaatbestendig maken van het bestaand stedelijk gebied vraagt om meer ruimte voor bijvoorbeeld waterberging en verkoelend groen. Deze opgave is op basis van de KNMI-klimaatscenario’s uit 2023 nog urgenter en groter geworden.

We streven naar een vermindering van de CO2-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Over 10 jaar mag er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water. Bijdragen aan een duurzame

wereld betekent ook een transitie van lineaire ketens van productie, consumptie en afval naar een circulaire omgang met grondstoffen en materialen. Het gedachtegoed van de donut-economie van Kate Raworth speelt hierbij een centrale rol: leven en werken binnen planetaire en sociale grenzen. We streven naar een energietransitie die rechtvaardig is, lokaal verankerd en gedragen door de gemeenschap. De gemeente streeft naar netto nul CO2-uitstoot in scope 1 en 2 voor *de eigen organisatie*, in 2030. Dit is haar directe CO2-uitstoot. Voor haar indirecte CO2-uitstoot, de zogenaamde ketenemissies, scope 3, streeft de gemeente naar 60% reductie in 2030, 90% in 2040 en 100% reductie in 2050. De reductiedoelstellingen voor CO2-uitstoot in scope 3 zijn in juli 2025 door het college vastgesteld.

## 13.1 Klimaatneutraal

Amsterdam neemt zijn verantwoordelijkheid en levert een maximale bijdrage aan het behalen van de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs. We werken hierin samen met veel partijen. De gemeente neemt de regie. In de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 staan de langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie, de strategie en acties voor de korte termijn. Er worden vier transitiepaden beschreven: Gebouwde omgeving, Mobiliteit, Elektriciteit en Haven en industrie. In onder andere de Transitievisie warmte en de Regionale Energiestrategie (RES) krijgen deze activiteiten nader vorm. Ook de Strategie Amsterdam Circulair is hierbij van belang.

### 13.1.1 Amsterdams en landelijk beleid

De Amsterdamse CO2-uitstoot mag in 2030 nog maar 1.710 kiloton zijn. Dat is 3.250 kiloton minder dan de 4.960 kiloton in 2018. Deze scherp dalende lijn moet na 2030 worden voortgezet, zodat in 2050 klimaatneutraliteit wordt bereikt. Dat betekent dus ook na 2030 meer energiebesparing, meer windenergie, meer zonne-energie, verdere elektrificatie, meer CO2-opslag en -hergebruik, meer waterstof.

De Amsterdamse besparingsopgave tot 2030 van 3.250 kiloton wordt voor bijna de helft (1.450 kiloton) bereikt door een landelijke vergroening van de elektriciteitsvoorziening, waarvan een flink deel via windmolens op zee. Hieruit blijkt hoe het Amsterdamse en landelijke beleid onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. De landelijke toename van duurzame elektriciteit is alleen zinvol als warmte en mobiliteit ook worden geëlektrificeerd. Andersom is elektrificatie van warmte en mobiliteit alleen zinvol als meer elektriciteitsopwekking duurzaam wordt.

### 13.1.2 Routekaart naar een klimaatneutrale gemeente

Het Amsterdamse klimaatbeleid bestaat in hoofdlijnen uit de volgende elementen:

- Bij de gebouwde omgeving een verschuiving van aardgas naar duurzame warmte en elektriciteit. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn. De wijkaanpak en het programma aardgasvrij leveren een flinke bijdrage: maximaal 400 kiloton minder CO2.
- Bij mobiliteit een verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en invoering milieuzones: 500 kiloton minder CO2.
- Bij industrie volgen we de nationale trend, en maken we het Afval Energie Bedrijf (AEB) duurzamer. Het AEB zet in op carbon capture storage (CCS) of usage (CCU). Dat betekent dat de CO2 uit de schoorsteen wordt afgevangen en getransporteerd voor ondergrondse opslag of hergebruikt voor chemie en tuinbouw. Besparing: 450 kiloton CO2.
- Opwek van duurzame energie. Amsterdam doet een bijdrage met 127 megawatt windenergie in 2030; 550 MW zon in 2030 en 1.100 MW zon (= 640 hectare) in 2050. Samen levert dat 600 kiloton CO2-besparing op.
- Voor *de eigen organisatie* streeft de gemeente naar netto nul CO2-uitstoot in scope 1 en 2, in 2030. Dit is haar directe CO2-uitstoot. Voor haar indirecte CO2-uitstoot, de zogenaamde ketenemissies, scope 3, streeft de gemeente naar 60% reductie in 2030, 90% in 2040 en 100% reductie in 2050. De reductiedoelstellingen voor CO2-uitstoot in scope 3 zijn in juli 2025 door het college vastgesteld.

Het elektriciteitsgebruik gaat de komende decennia fors omhoog. Die toename moet worden beperkt door energiebesparing en efficiëntere technieken.

### 13.1.3 Gevolgen voor de Amsterdamse omgeving

**Bronnen**
Alle duurzame bronnen van energie vragen veel ruimte:

- De opwek van zonne- en windenergie vraagt het meeste nieuwe oppervlak; zie de zoekgebieden wind en zon in de paragraaf Regionale Energiestrategie.
- Duurzame opwek van warmte zal in de toekomst decentraler plaatsvinden; zie verder in dit hoofdstuk over geothermie, datacenter restwarmte, aquathermie en bodemenergie. De opwek van duurzame warmte gebeurt nu nog op twee plekken: het AEB en de Diemercentrale. Dat worden er meer, met een grotere rol voor het Westelijk Havengebied als duurzame energiehub.

De gemeente Amsterdam heeft in 2023 besloten dat terughoudend moet worden omgegaan met het gebruik van houtige biomassa voor de opwek van energie en dat zij streeft naar een warmtevoorziening zonder nieuwe houtige biomassa in 2030.

**Infrastructuur**
De elektriciteitsinfrastructuur zal sterk moeten groeien, vanwege de toenemende elektriciteitsvraag als gevolg van datagebruik en elektrificatie van warmte en mobiliteit. Bovendien beïnvloeden keuzes elkaar. Een groter warmtenetwerk reduceert bijvoorbeeld de elektriciteitsvraag en dus de vorm van het elektriciteitsnet. Elektriciteitsnetwerken zijn redelijk inpasbaar, maar leiden bij onderstations soms wel tot lastige ruimtelijke keuzes in woonwijken. Warmtenetten vragen echter beduidend meer ruimte. Daarnaast wordt de ondergrondse infrastructuur voor waterstof, stoom en CO2 uitgebreid, vooral in en van/naar energiehub Westpoort. Deze regionale en landelijke infrastructuur hangt nauw samen met andere ruimteclaims en vraagt mede daarom om intensieve samenwerking in het Noordzeekanaalgebied, waar Rijk en provincie een belangrijke rol hebben bij het vormgeven van dit NOVI-gebied.

Voor elektriciteit en warmte gaat het om de volgende opgaven:

- Elektriciteit
  - Meer ondergrondse hoofdtracés voor elektra.
  - 7 extra onderstations (van 2.000 tot 5.000 m2 per stuk), van 25 nu naar 32 in 2030, en daarna verder.
  - Verdubbeling van het aantal middenspanningsruimtes (van 6 tot 10 m2 per stuk).
    Amsterdam telt er nu 2.300. Nu zijn er gemiddeld voor 1 wijk van 3.600 woningen met bedrijven 9 nodig. Dat aantal zal ongeveer moeten verdubbelen, afhankelijk van de wijze waarop de warmte en mobiliteit worden verduurzaamd. Voor elke wijkbewoner wordt dat merkbaar. Uitgangspunt bij positionering is dat kinderen tot 15 jaar niet langdurig aan elektromagnetische velden van meer dan 0,4 microtesla worden blootgesteld. Zie ook het hoofdstuk Gezond Amsterdam.
- Warmte
  - Ondergrondse ruimte in het bestaand stedelijk gebied, omdat het gasnet grotendeels wordt vervangen door een warmtenet (zie ook Transitievisie warmte).
  - Hulpwarmtecentrales (variërend in grootte van 30 x 15 meter tot 60 x 40 meter): een groei van acht in 2020 naar waarschijnlijk tien in 2040.
  - Warmte-overdrachtsstations (circa 30 x 15 meter), een groei van de huidige twee naar mogelijk vier.
  - Regelkamers (ook wel ‘kleine WOS’ genoemd; één per 300 tot 400 woningen; grootte: 5 x 3 meter), een groei van ongeveer 800 tot 2040, een vervijfvoudiging ten opzichte van nu.

## 13.2 Duurzaam energiesysteem

In het nationale Klimaatakkoord hebben de lokale overheden en de partners van het Rijk afgesproken dat dertig energieregio's in Nederland een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. Overheden, netbeheerders, het bedrijfsleven en waar mogelijk bewoners maken regionaal gedragen keuzes voor duurzame opwek van 35 terawattuur aan elektriciteit. Ook de warmtetransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur horen daarbij. Alles wordt vertaald naar gebieden en projecten. Na vaststelling van de eerste RES door gemeenteraden, Provinciale Staten en de algemeen besturen van de waterschappen in 2021, wordt de RES om de twee jaar geactualiseerd. Amsterdam valt onder de RES-regio Noord-Holland Zuid, waarin de gemeente een eigen deelregio vormt en dus zelf een energiebod doet.

Amsterdam heeft de ambitie om in 2030 minstens 127 megawatt vermogen windenergie te realiseren, en 400 megawatt zonne-energie op grote daken en dubbelgebruik van stedelijke ruimtes. Daarnaast wil de gemeente 150 megawatt op kleine daken realiseren, zodat in 2030 de helft van alle geschikte daken voor zonne-energie wordt gebruikt. Voor zon zijn extra zoekgebieden opgenomen, met de toevoeging "nee, tenzij". Amsterdam zet in op zoveel mogelijk duurzame en circulaire zonnepanelen die zo lang mogelijk blijven liggen.

De huidige warmtebronnen zijn op lange termijn niet voldoende en niet duurzaam genoeg. De toekomstige verdeling van warmtebronnen wordt gezamenlijk met de buurgemeenten afgestemd in de Regionale Structuur Warmte (RSW). Deze RSW maakt deel uit van de RES. Amsterdam zet daarbij in op nieuwe duurzame en betaalbare warmtebronnen zoals geothermie, restwarmte van datacenters en aquathermie.

### 13.2.1 Wind en zon in Amsterdam

**Windenergie**
Om de ambitie van 127 megawatt voor windenergie te realiseren, zijn nieuwe windturbines nodig. Voor in potentie grootschalige windturbines heeft de gemeente het Programma Windenergie Amsterdam 2030 vastgesteld.

*Van zoekgebieden naar aangewezen gebieden*
In het Programma Windenergie Amsterdam 2030 zijn vier gebieden voor windenergie uit de RES 1.0 aangewezen voor de realisatie van grootschalige windturbines. Dit betreft de Haven, de Diemerscheg, Weesperkarspel en knooppunt Holendrecht. Daarnaast is de Noorder IJplas in ontwikkeling. Voor alle gebieden geldt dat er geen onaanvaardbare effecten op natuur en gezondheid mogen optreden.

*Van voorkeurslocatie naar initiatief*
De gemeente, initiatiefnemer(s), bewoners en belanghebbenden ontwikkelen samen een participatieplan voor het gebied. In het participatieplan wordt beschreven hoe het participatieproces (samenwerking tussen initiatiefnemers en omwonenden) wordt vormgegeven. Gezamenlijk wordt besloten hoe bewoners betrokken en geïnformeerd willen worden. In elke fase van het lokale participatieproces kunnen bewoners vragen stellen, adviseren, en soms ook meebeslissen. Bewoners kunnen onderwerpen inbrengen waarover ze willen worden geïnformeerd. Het college moet het participatieplan goedkeuren voordat het lokale participatieproces gestart wordt en verdere uitwerking van een wind-initiatief mogelijk is.

De gemeente verbindt voorwaarden aan de medewerking van initiatieven. Ook in dit stadium staan de gezondheid en veiligheid van mens en natuur voorop. Een initiatiefnemer is verplicht nader onderzoek te doen.

**Zonne-energie**
De doelstellingen voor het opwekken van zonne-energie in Amsterdam zijn vastgelegd in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 en de Regionale Energiestrategie (RES) Noord-Holland Zuid. In 2050 worden alle geschikte daken benut voor het opwekken van duurzame energie. Realisatie van zonne-energie op grote daken, tijdelijke en braakliggende terreinen en parkeerterreinen wordt versneld. Via een samenwerking met het havenbedrijf werken we aan het benutten van het grote potentieel voor zonne-energie, zoals te lezen is in de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040. Ook kleine initiatieven van burgers worden op allerlei manieren gesti-

muleerd en geholpen.

*Wegen en geluidsschermen*
Het project Energieroute Noord-Holland geeft verdere invulling aan de ambities uit de RES. In het kader van het Rijksprogramma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER) worden de mogelijkheden onderzocht voor het opwekken van hernieuwbare energie in bermen, op knooppunten en op geluidschermen langs de A9, A1, A5 en A22. Binnen de grenzen van Amsterdam bedraagt de potentie ruim 32 hectare, waarvan ruim 5 op eigen gronden. De eerste zonne-velden worden in 2027 verwacht. Ook worden de mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie langs de ring A10 onderzocht: op geluidschermen, taluds, bermen en knooppunten. Bij aanleg en onderhoud van overige weginfrastructuur worden de mogelijkheden voor de implementatie van zonne-energie zo mogelijk benut.

### 13.2.2 Transitievisie warmte

Iedere gemeente stelt een eigen transitievisie warmte (TVW) op. Die van Amsterdam is dit jaar vastgesteld. Deze TVW wordt verder uitgewerkt in buurtuitvoeringsplannen, die vervolgens worden vastgelegd in omgevingsplannen. De doelstellingen van de TVW zijn:

- Alle nieuwbouw in Amsterdam aardgasvrij. Tot op heden ligt de nadruk op gebieden met grootschalige nieuwbouw of transformatie. In de nabije toekomst zal ook sloop/nieuwbouw van een individueel gebouw aardgasvrij moeten worden gerealiseerd, ook als de wijk zelf nog met aardgas wordt gevoed.
- Alle bestaande bouw gaat planmatig de stap naar aardgasvrij maken, in het ritme van de TVW en met de preferente techniek voor de betreffende buurt.
- De energie-infrastructuur zal in alle straten worden vernieuwd. De ruimtelijke inpassing hiervan, gecombineerd met de andere opgaven die ruimte vragen, vormt een grote uitdaging. Ondergronds is ruimte nodig voor warmtenetten, wko's en geothermie. Daarnaast is ruimte en regulering belangrijk om interferentie tussen warmtebronnen te voorkomen. Zie ook de paragraaf Ondergrond. Op het maaiveld zijn meer warmteoverdrachtstations en warmteregelkamers nodig.

De kaart hiernaast geeft de meest preferente techniek voor aardgasvrij, en de planning in de tijd. Deze opgave wordt nog uitgewerkt.

### 13.2.3 Naar een divers aanbod van warmtebronnen

Het warmtebronnen-aanbod in Amsterdam zal in de periode tot 2040 veel diverser worden. Amsterdam wil onder andere gebruik maken van warmte uit de bodem (geothermie en bodemenergie), uit water (aquathermie), en van diverse soorten restwarmte (bijvoorbeeld van datacenters).

**Bodemenergie**
Bodemenergie is de winning en opslag van warmte en koude in de ondergrond tot 500 meter. Er zijn open en gesloten bodemenergiesystemen. Bij een open systeem, ook wel warmte-koudeopslag (WKO), wordt grondwater gebruikt. In de winter wordt water uit de warme bron opgepompt en extra verwarmd met een warmtepomp. Het water koelt dan af en wordt teruggepompt in de koude bron. In de zomer wordt er grondwater gehaald uit de koude bron, waarmee woningen worden gekoeld. Het opgewarmde water wordt teruggepompt in de warme bron.

Bij een gesloten bodemenergiesysteem of bodemwarmtewisselaar wordt een vloeistof in buizen door de bodem geleid, *zonder* direct contact met en invloed op het grondwater. In de winter onttrekt het systeem warmte aan de bodem en in de zomer geeft het warmte af. De verwachting is dat het aantal bodemenergiesystemen flink blijft groeien, vooral in nieuwe gebiedsontwikkelingen en transformatiegebieden. De gemeente stuurt op goede benutting van bodemwarmte door het aanwijzen van interferentiegebieden en het vaststellen van bodemenergieplannen of beleidsregels. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de lozingslocaties van de open wko-bronnen bij aanleg en onderhoud in verband met het risico op verontreiniging.

**Geothermie**
Aardwarmte of geothermie is warmte die tussen 500 en 4.000 meter diep in de ondergrond zit, in de vorm van warm water in doorlatende gesteentelagen. Dit warme water kan op sommige plekken omhoog worden gepompt en gebruikt worden om, via een warmtenet, woningen en andere gebouwen duurzaam te verwarmen.

Vergeleken met andere delen van Nederland is er over de ondergrond in en rond Amsterdam nog weinig bekend. Recent onderzoek wijst op potentie voor aardwarmtewinning op circa 2 km diepte (temperatuur: ~82C), met de meeste kansen in Amsterdam Zuidoost. Daarnaast is daar een grote afzetmogelijkheid voor aardwarmte in dit gebied door de aanwezigheid van het Diemenwarmtenet. De Gemeente Amsterdam is samen met de warmtebedrijven en Energiebeheer Nederland actief bij onderzoek en ontwikkeling van geothermie.

Naast onderzoek naar de ondergrond heeft de gemeente Amsterdam ook de bovengrondse ruimtevraag voor aardwarmteboring en bijbehorende installaties voor aardwarmtewinning in beeld gebracht. Eén conclusie is dat er ongeveer een voetbalveld aan bovengrondse ruimte nodig (8.400 m2) is voor één aardwarmtebron. Met één bron kunnen, afhankelijk van de omvang, duizenden huizen van warmte worden voorzien. Voor de beoogde verduurzaming van de Amsterdamse warmtenetten zijn meerdere “voetbalvelden” aan bovengrondse ruimte nodig. Deze zoektocht vindt op korte termijn vooral plaats in het zoekgebied aardwarmte/geothermie in de omgeving van Amsterdam Zuidoost. Binnen Amsterdam is dit in heel stadsdeel Zuidoost, in delen van de stadsdelen Zuid en Oost, en in een deel van stadsgebied Weesp.

**Aquathermie**
Als er wordt gesproken over aquathermie dan gaat het over meerdere technieken voor het duurzaam verwarmen en/of koelen van woningen of andere gebouwen met water:
- Warmte uit oppervlaktewater (TEO). Het water wordt voornamelijk in de zomer verwarmd door de zon en kan in de winter gebruikt worden om gebouwen te verwarmen. Een voorbeeld hiervan is het project KetelhuisWG.
- Warmte uit afvalwater (TEA). Dit wordt ook wel riothermie genoemd. Deze warmte is het hele jaar te gebruiken voor de verwarming van gebouwen. Ook warmte beschikbaar bij rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI’s) valt hieronder.
- Warmte uit drinkwater (TED). Deze warmte is het hele jaar te gebruiken voor de verwarming van gebouwen.

De verkregen warmte wordt opgeslagen in de bodem (bijvoorbeeld in een warmte-koude-opslag) en daarna naar de juiste temperatuur verhoogd met een warmtepomp. In de winter kan het tegenovergestelde plaatsvinden. Er kan dan namelijk koude uit water gehaald worden. Ook de koude kan worden opgeslagen en in de zomer gebruikt worden om gebouwen te koelen. De warmte kan via lokale bronnetten bij gebouwen terecht komen. De potentie van de ondergrond willen we zodoende benutten, met een goede gemeentelijke regie, waarbij we eventuele negatieve effecten op de omgeving voorkomen, bijvoorbeeld op de waterkwaliteit. Ook is het mogelijk om het stadswarmtenetwerk deels te voeden met aquathermie. Dan is vooral warmte uit RWZI’s in combinatie met een warmtepomp een interessante bron.

De theoretische potentie van aquathermie in Amsterdam is groot, vooral die uit oppervlaktewater. TEO is het meest geschikt om toe te passen in bronnetten. Bronnetten zijn lokale systemen, dus er zijn ruimteclaims te verwachten rondom de grote waterlopen en meren in de buurt van kantoorgebieden, gebiedsontwikkelingen en buurten met aquathermiepotentie. Een aquathermie-installatie bestaat uit een inlaat, uitlaat en een regelcentrale met apparatuur. Ook de benodigde en bijbehorende grootschalige warmtepompen hebben ruimte nodig.

**Restwarmte van datacenters**
Bij het koelen van de servers in datacenters komt veel warmte vrij. Deze restwarmte kan in de toekomst een belangrijke rol spelen voor de Amsterdamse warmtevoorziening.
Sinds de herziening van het Vestigingsbeleid datacenters Amsterdam 2020-2030 in 2023 voert de gemeente Amsterdam een “nee, tenzij...” beleid ten aanzien van datacenters. Nieuwe aanvragen voor vestiging of uitbreiding van bestaande datacenters worden alleen toegewezen als er een aantoonbaar en direct Amsterdams belang is én aan de (aangescherpte) duurzaamheidsvoorwaarden wordt voldaan. (Het voorbereiden op) de uitkoppeling van restwarmte is hiermee een vereiste voor eventuele nieuw te vestigen datacenters. Dat gaat gepaard met een ruimtevraag van meerdere honderden vierkante meters, die dus tevoren in de nabije omge-

ving van datacenters moet worden gevonden.

## 13.3 Klimaatadaptatie

De Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam uit 2020 zet een stip op de horizon om als gemeente in 2050 zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het veranderende klimaat en wat daarvoor nodig is. In 2021 volgde de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie en in 2024 de Agenda klimaatadaptatie 2024-2026. Om de doelstelling uit de Strategie te halen zal klimaatadaptatie de komende jaren een prioriteit moeten zijn bij ruimtelijke planning en investeringen. In de MRA werken we samen aan regionale opgaven zoals klimaatbestendige nieuwbouw en gebiedsontwikkeling, en op de vitale en kwetsbare infrastructuur in de MRA. In lijn met het landelijke Deltaprogramma werken we aan vier thema's, met ieder een eigen doelstelling:

1. Wateroverlast. De laatste jaren is er een trend van steeds meer extreme buien. De risicokaart laat zien op welke plekken in Amsterdam dat tot schade leidt. Het doel is om schade te voorkomen en tegelijkertijd regenwater te laten bijdragen aan een aantrekkelijke, comfortabele en leefbare gemeente.
2. Overstromingen. Overstromingen kunnen nu in Amsterdam optreden vanuit de Noordzee (via IJmuiden), het Markermeer, de Lek en de regionale watersystemen. Voor het watersysteem zijn de limieten in zicht. Het doel is om de kans op overstromingen klein te houden en de gevolgen bij een eventuele overstroming te beperken.
3. Hitte. Het huidige klimaat meet gemiddeld twintig zomerse dagen in de regio Amsterdam. Dit aantal gaat flink oplopen. Op tropische dagen is het stedelijk gebied een hitte-eiland, tot twaalf graden hoger dan het ommeland. Hittestress kan leiden tot tal van fysieke en geestelijke problemen bij de mens en kan maatschappelijk ontwrichtend zijn. Vooral kwetsbare groepen zoals ouderen en jonge kinderen zullen steeds vaker gezondheidsproblemen ervaren door hitte. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen hitte.
4. Droogte. Regenbuien nemen toe, maar de droogte tussen de buien door ook. Droogte kan schade veroorzaken aan stedelijk groen en funderingen. Ook veroorzaakt het veen-oxidatie, slechtere (zwem)waterkwaliteit, verzilting en bodemdaling en kan droogte het proces van verzakkingen met beschadigingen aan leidingen en netwerkkabels versnellen. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen langdurige perioden van droogte en het voorkomen en beperken van schade aan gebouwen, groen, infrastructuur, water en dijken.

De KNMI-'23-klimaatscenario's bevestigen de bovenstaande trends en ze laten bovendien zien dat klimaatverandering sneller gaat en het weer vaker extremer wordt dan voorheen gedacht. Zelfs in de meest optimistische scenario's heeft klimaatverandering grote gevolgen voor Amsterdam.

### 13.3.1 Nieuwe richtingen

**Vergroenen**
Veel klimaatadaptieve maatregelen houden verband met het vergroenen van de gemeente, omdat groen water vasthoudt en hittestress tegengaat. Niet voor niets is klimaatadaptatie een van de vier hoofdredenen om Amsterdam groener en natuurinclusiever te maken; zie ook de strategische keuze Rigoureus vergroenen in Deel I VISIE en de paragraaf Groen in het hoofdstuk Leefbaar Amsterdam.

Ook watermanagement vervult een sleutelrol bij klimaatadaptatie. Door goed lokaal gebruik van regenwater via onder meer infiltratie en berging, waarbij rekening wordt gehouden met het lokale grondwaterpeil, kan schade door wateroverlast, hitte én droogte worden verminderd. Zie ook de paragraaf Ondergrond in het hoofdstuk Compact Amsterdam.

**Weerproof**
Amsterdam Weerproof is een netwerkaanpak van meer dan honderd partijen in de gemeente. Gezamenlijk doel: Amsterdam beter bestand maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. Weerproof gaat over de

hele gemeente: private en publieke ruimte. Het is een netwerk dat met onder andere bewoners, bedrijven en woningcorporaties kansen, kennis en ervaringen deelt, samenwerkt en kansen benut.

**Hemelwaterverordening**
De gemeente heeft wettelijk de zorg om afvloeiend hemelwater te verwerken. Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA) 2016-2021, vastgesteld in 2016, gaf hieraan invulling en vormde daarmee de basis van de Hemelwaterverordening. In het GRPA stond de ambitie dat de gemeente, op zowel privaat als publiek terrein, een bui met een herhalingskans van 1 keer per 100 jaar (toen zijnde een bui van 60 mm in 1 uur) kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Hiertoe is in de Hemelwaterverordening een verplichting ingesteld om bij nieuwe bouwwerken het hemelwater op eigen perceel te bergen. Voor alle fysieke projecten van de gemeente zelf is dit een bindende norm. De opvolger van de GRPA, het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027, heeft op basis van de actuele kennis van klimaatverandering, aan de hand van het KNMI-Klimaatsignaal uit 2021, een strengere normbui geïntroduceerd voor de openbare ruimte (70 mm in 1 uur), met nog steviger consequenties voor hemelwateropvang.

**Overstromingen**
De zorg voor het op orde houden van de waterkeringen conform de wettelijke normen ligt bij de waterbeherende partijen. Hierdoor zijn de kansen op overstromingen (zeer) laag. De gemeente heeft hierbij de verantwoordelijkheid dat binnen ruimtelijke projecten de huidige primaire en regionale keringen niet doorsneden of verzwakt worden, en er voldoende ruimte blijft voor toekomstige versterkingen.

Zeespiegelstijging zet de afvoer binnen dit hele watersysteem onder druk. In de toekomst kan het nodig zijn om in het Noordzeekanaal, maar ook het IJmeer en het Markermeer, meer ruimte in verticale zin in te bouwen. Het huidige streefpeil voor het Noordzeekanaal is -0,40 meter NAP en het maximaal toelaatbare peil is nu 0,00 meter NAP. In de toekomst is het verhogen van het maximaal toelaatbare peil naar +0,20 meter NAP mogelijk nodig. Voor het IJmeer is na 2050 mogelijk een extra peilopzet van 30 cm ten opzichte van het huidige peilbesluit nodig. Het is noodzakelijk om hiermee rekening te houden bij de bepaling van maaiveldhoogtes en inrichting van de ondergrond in ruimtelijke ontwikkelingen langs de genoemde wateren en in de vrijwaringszones van primaire keringen. Ook werkt peilverhoging onder meer door in de doorvaarthoogten onder bruggen, bijvoorbeeld de bruggen over het IJ, het Amsterdam-Rijnkanaal, bij IJburg en delen van de binnenstad.

Om hier als Amsterdam, waterbeheerders, regiopartners en Rijk op samen te werken, is in 2023 het Deltaprogramma Centraal Holland opgericht. Naast peilverhogingen worden belangrijk: het vasthouden van water in de (veen)polders, het toevoegen van ruimte in het watersysteem, het extra bergen van water in bergingsgebieden, en het afvoeren van water uit het boezemsysteem met extra pompen en gemalen. Ook op zoetwaterbeschikbaarheid wordt in genoemd Deltaprogramma samengewerkt. De Ontwikkelstrategie 2035 kiest voor ontwikkellocaties die klimaatadaptief zijn, of zijn te maken. Watersysteem, bodemdaling en gevolgbeperkingen worden bepalender in de planvorming.

We wapenen ons de komende decennia op drie manieren tegen overstromingen:
1. Handhaving huidige keringen
   Enkele jaren geleden is prioriteit gelegd bij de primaire keringen langs de hoofdwateren voor Amsterdam: de Lekdijk, IJmuiden en de Markermeerdijk. Daarmee zijn de eisen aan de keringen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal minder streng geworden. Toch is het vanwege (versnelde) klimaatverandering belangrijk om ook deze keringen in de huidige staat te handhaven.
2. Gevolgbeperking
   Overstromingsrisico's zijn in Amsterdam niet overal gelijk. Daarom is op kaart gezet in welke categorie een gebied valt, en welke maatregelen kunnen worden genomen. De gevolgen van een overstroming kunnen worden beperkt door onder andere aangepast bouwen, evacuatieroutes en shelters, en veilige locatiekeuzes voor vitale en kwetsbare functies, zoals ziekenhuizen en installaties voor elektriciteit, data en ICT. Er zijn gebieden met een relatief grote overstromingskans en een grote overstromingsdiepte (zie kaart 'Maximale overstromingsdiepte', met overstromingskansen 1:100 en 1:1.000, dit zijn met name gebieden in Zuidoost, Noord en Nieuw-West en de Watergraafsmeer/Science Park). De kwetsbaarheid wordt verhoogd door de aanwezigheid van vitale en kwetsbare functies, zoals onderstations voor elektriciteit en ziekenhuizen. Ook in Weesp zijn kwetsbare gebieden, vooral de onbebouwde polders en het westelijk deel van Leeuwenveld.

3. Verdichtingslocaties
   Voor de verdichtingslocaties in Amsterdam is veel informatie beschikbaar over welke maatregelen kunnen worden genomen voor waterveilige projecten, zoals de Themastudie Waterveiligheid. Ook aangrenzende gebieden kunnen daardoor veiliger worden.

**Hitte en droogte**
Nederland, dus ook Amsterdam, heeft een lange geschiedenis met de klassieke watertaken. De thema's hitte en droogte hebben een kortere historie. In de strategie Klimaatadaptatie krijgen de thema's hitte en droogte daarom nadrukkelijk een plek. Voorbeelden van oplossingen zijn de bouw van blauw-groene daken en infiltratieriolen. Bij de aanleg van blauw-groene daken kunnen de thema's hitte, droogte, wateroverlast en biodiversiteit in één integraal project worden meegenomen. Weer-, water-, dak- en gebruikersdata worden slim gecombineerd, zodat water op wijkniveau op basis van de weersvoorspellingen kan worden vastgehouden of geloosd. Door verschillende daken met elkaar te verbinden ontstaat een nieuwe vorm van watermanagement. Waterdoorlatende kademuren maken het mogelijk oppervlaktewater te gebruiken om het grondwater aan te vullen in tijden van droogte.

Hittestress wordt verminderd door zonwering, verkoelende luchtstromen, evapotranspiratie van vegetatie en schaduw. Droogte treden we tegemoet met onder meer droogteresistente, zouttolerante en diverse beplanting. Op het schaalniveau van de agglomeratie heeft Amsterdam met zijn groene scheggen een groot voordeel in het tegengaan van hittestress. Door groene, schaduwrijke routes naar koele gebieden te maken, kunnen ventilatiecorridors naar gebieden met een stedelijk warmteeiland ontstaan. Voor (nieuwe) gebouwen zijn vele bouwregel-aanscherpingen denkbaar ten behoeve van een betere woningkwaliteit en meer bescherming tegen hitte. In het stedelijk ontwerp zijn schaduwrijke groene plekken nodig. Sowieso is veel vergroening nodig tegen hittestress: in straten, op en langs gebouwen, langs grachten.

## 13.4 Circulaire economie

Amsterdam is in 2050 een circulaire gemeente. We willen de aarde niet langer uitputten. Want we gebruiken grondstoffen momenteel alsof ze oneindig voorradig zijn. Dat legt een te grote druk op het klimaat, gebieden, samenlevingen, maar ook op onze economie in de toekomst.

Het belang van de circulaire economie komt terug in het donutmodel van de Britse econoom Kate Raworth. Zie figuur. Daarin wordt de bandbreedte beschreven waar we als samenleving in moeten zien te komen. De ondergrens is de welvaart die nodig is voor een sociaal rechtvaardige, bloeiende samenleving. De bandbreedte loopt door tot aan de buitenkant van de donutring, die staat voor de ecologische grenzen van de planeet. Denk aan klimaatverandering, stikstofverzadiging en verlies van biodiversiteit. Dit is het ecologische plafond, waarmee we rekening houden om mensen elders in de wereld dezelfde brede welvaart te gunnen.

In een circulaire economie consumeren we minder en produceren we veel efficiënter. Ook zorgen we ervoor dat organische grondstoffen zoals voedsel en (drink)water terugvloeien in het ecosysteem. En we gebruiken materialen langer en telkens opnieuw, zodat hun waarde wordt behouden en afval wordt voorkomen. We nemen maatregelen voor schonere straten, minder (rest)afval en het zoveel mogelijk scheiden en hoogwaardig verwerken van de grondstoffen die we inzamelen. We zetten in op afvalpreventie door vroeg in de keten in te grijpen. Wat er niet is, hoeven we ook niet op te ruimen.

Als samenleving gaan we fundamenteel anders consumeren en produceren. De circulaire economie levert veel kansen op: behoud van schaarse grondstoffen, betere beschikbaarheid van producten die we nodig hebben voor welvaart en energietransitie, meer lokale werkgelegenheid in de reparatie- en verwerkingssector, en tegengaan van verdere schade aan leefomgeving en biodiversiteit.
Met de strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 zetten we concrete stappen richting een circulaire economie. Dit doen we in samenwerking met veel partijen in de gemeente en de metropoolregio. Hierbij geven we uitvoering aan de door het Rijk geformuleerde doelstellingen:
- In 2030 gebruiken we in Amsterdam 50% minder nieuwe, niet-herwinbare grondstoffen.
- In 2050 is onze gemeente 100% circulair.

Samen met onze partners hebben we drie waardeketens geselecteerd waar wij als gemeente een positieve invloed op uitoefenen. Daarnaast bestaat er een branchegerichte aanpak voor maatschappelijke instellingen en het bedrijfsleven, en voor haven en industrie. Een aantal van deze organisaties werkt al aan de circulaire transitie.

Voor belangrijke stappen richting de landelijke doelstellingen heeft de gemeentelijke organisatie zichzelf tussentijdse doelen opgelegd. De belangrijkste zijn:

- In 2022 is 10% van de gemeentelijke inkoop circulair, ten minste 50% in 2025 en 100% in 2030.
- Vanaf 2025 zijn alle nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkelingen (inclusief transformatie) en openbare ruimte gebaseerd op circulaire indicatoren uit Het Nieuwe Normaal (HNN).
- In 2023 zijn alle uitvragen in de gebouwde omgeving vanuit de gemeente circulair.
- In 2026 is de gemeentelijke organisatie in staat circulair te werken.
- In 2030 gebruikt de gemeente 20% minder materiaal dan in 2018.

### 13.4.1 Waardeketens, ambities en branches

Voor de transitie naar een circulaire economie hanteren we voor alle drie de waardeketens de volgende vier strategieën (4V's), te weten Voorkomen, Verlengen, Verwaarden en Vervangen.

1. **Voedsel & organische reststromen.** Hier draait het om het duurzaam lokaal verbouwen en maken van voedsel dat wordt geconsumeerd in de gemeente, waarbij organische reststromen zo hoogwaardig mogelijk worden verwerkt en terugkeren in de keten. Voedselverspilling vermindert vóór 2030 met ten minste 50%. Amsterdam overweegt daartoe juridische maatregelen, bijvoorbeeld door het melden en monitoren van voedselverspilling en het doneren van voedsel te verplichten. Decentrale initiatieven van burgers en bedrijven krijgen de ruimte om gft te scheiden en te verwaarden tot compost of andere bodemverbeteraars. De gemeente test nieuwe manieren om organisch afval in te zamelen en te verwerken. De met CircuLaw geïnventariseerde gemeentelijke instrumenten worden uitgewerkt. Stadslandbouw wordt gestimuleerd om voedsel dichter bij de Amsterdammers te krijgen. De gemeente koopt regionaal geproduceerd voedsel in. We ondersteunen kringlooplandbouw en werken samen met duurzame ketenpartijen om productie en consumptie van regionaal en duurzaam voedsel te vergroten.
2. **Consumptiegoederen.** Hierbij draait het om ons koop-, gebruik- en afdankgedrag van producten, zoals elektronica, textiel en meubels. Hoe behouden we hun waarde langer, hoe voorkomen we dat de grondstoffen en materialen als afval worden verbrand en hoe zorgen we ervoor dat we meer gaan repareren en met elkaar gaan delen? Als gemeente gaan we te werk volgens het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030, de Visie en Routekaart van de MRA voor een circulaire textielsector en de Green Deals van de Rijksoverheid die van toepassing zijn op Amsterdam. Als gemeente geven we daarnaast het goede voorbeeld door vanaf 2030 alleen nog maar circulair in te kopen en willen we onze consumptie met ten minste 20% verminderen.
3. **Gebouwde omgeving.** Hiermee verwijzen we naar het ontwerp, de bouw en de renovatie van woningen, gebouwen en alles in de openbare ruimte, inclusief de ondergrond. Vanaf 2022 zijn alle nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkelingen, transformaties en openbare ruimte in Amsterdam gebaseerd op de indicatoren uit Het Nieuwe Normaal (HNN) en de bijbehorende circulaire ontwerp- en bouwprincipes. Denk hierbij aan bouwen met biobased materialen, zoals hout en bouwen met secundaire bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en renovatie. De ambitie om waarde te behouden, zowel materieel als immaterieel, draagt ook bij aan het behoud van bijzondere Amsterdamse plekken zoals pleinen, parken en wijken. We streven naar waarde-inventarisaties volgens de genoemde donutmethodiek, om op zowel stedelijk als gebiedsniveau te kunnen sturen. In de hoofdstukken Leefbaar Amsterdam en Compact Amsterdam komen veel van deze onderwerpen terug.
4. **Branches.** Binnen de branchegerichte aanpak is een tweedeling gemaakt. De eerste pijler richt zich op branches met een maatschappelijk nut, zoals musea, scholen, universiteiten en ziekenhuizen. De tweede pijler richt zich op de zakelijke markt: niet-industriële bedrijven in voornamelijk het midden- en kleinbedrijf, en grootzakelijke bedrijven. Voor de circulaire transitie kan Westpoort zich ontpoppen tot een circulair ecosysteem. Hier kunnen bedrijven reststromen van elkaar en van elders benutten.

Daarnaast kunnen er circulaire innovaties opbloeien tot op industriële schaal. We richten ons op de productiezijde (van chemisch element tot materiaal) en op de verwerkingszijde (hoogwaardig hergebruik materialen, grondstoffen en reststromen). De rol van Westpoort bij de transitie naar een circulaire economie wordt verder beschreven in het hoofdstuk Vitaal Amsterdam.

De overgang naar een circulaire economie is ingrijpend, met gevolgen voor de logistiek in de gemeente en de gebouwde omgeving. De circulaire transitie is gekoppeld aan andere duurzaamheidsthema's en sociaal-inclusieve thema's. Ter ondersteuning is een circulaire monitor ontwikkeld met data over materiaalstromen die de gemeente binnenkomen, hier blijven en de gemeente – meestal als afval – weer verlaten.

### 13.4.2 Circulaire gebiedsontwikkeling

Het raamwerk Circulaire Gebiedsontwikkeling (CGO) geeft een overzicht van de belangrijkste onderdelen in de gebiedsontwikkeling. Door de indicatoren uit het raamwerk van Het Nieuwe Normaal (HNN) aan te houden in beleid, aanbestedingen en gronduitgifte, worden de nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkeling en transformatie circulair gemaakt. Ook socialere aspecten zoals identiteit, aanwezigheid hechte gemeenschappen, specifieke functies, toegankelijkheid, samenwerkingspartners, leefbaarheid en deelmobiliteit worden in dat overzicht meegenomen.

**Opschalen van bouwen met hout en andere biobased materialen**
Specifiek voor woningen heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in de Green Deal Houtbouw vastgelegd dat vanaf 2025 jaarlijks minimaal 20% van de gehele woningproductie in de MRA (en dus in de gemeente Amsterdam) in houtbouw moet worden uitgevoerd en onder welke voorwaarden van houtbouw sprake is.

Bouwen met biobased materialen draagt bij aan de biodiversiteit, een kwalitatief hoogwaardig landschap, voorkomen van klimaatverandering door reductie van $CO_2$ in de atmosfeer (zowel minder uitstoot als opslag van $CO_2$) en aan reductie van stikstof. Daarnaast hebben biobased materialen afkomstig uit duurzame bosbouw en landbouw een substantieel meer circulair productie- en bewerkingsproces, met minder negatieve milieueffecten dan traditionele primaire bouwmaterialen zoals beton of staal.

De MRA Woondeal heeft als doel om vanaf 2030 minimaal 50% van het aantal woningen circulair en industrieel te laten bouwen. De Rijksoverheid heeft in de Nationale Aanpak Biobased Bouwen (NABB) verschillende doelstellingen vastgesteld over het gebruik van biobased materialen. De gemeente Amsterdam wil hierin voorop lopen, zoals in de doelstelling om vanaf 2030 minimaal 30% van de nieuwbouwwoningen te realiseren met tenminste 30% biobased materialen. Toekomstige doelstellingen - vastgesteld in MRA-verband of vanuit het Rijk - die aansluiten op dit streven, zullen worden overgenomen. Praktisch gaan we ermee aan de slag en houden we de voortgang bij.

# 14 Vitaal Amsterdam

Amsterdam wil een economisch vitaal en goed bereikbaar onderdeel van de metropoolregio zijn. Belangrijke randvoorwaarden voor een vitale economie zijn een hoogwaardige kennisinfrastructuur, aantrekkelijke en diverse stedelijke milieus en werkmilieus, behoud en toevoegen van voldoende (betaalbare) bedrijfsruimte op de juiste plek, vrije ruimte (zie ook het hoofdstuk Inclusief Amsterdam), een goed ondernemersklimaat, een goede relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt en goede infrastructuurnetwerken, ook onder de grond. Digitalisering heeft daarbij steeds verdergaande effecten op ons leven, economisch en sociaal. Vanzelfsprekend gaan circulaire economische activiteiten de komende jaren een steeds grotere rol spelen.

Bij mobiliteit en ruimte maakt Amsterdam de keuze voor duurzaam en gezond bewegen. Minder ruimte voor onder andere de auto geeft de mogelijkheid efficiënter met de schaarse ruimte om te gaan. De gemeente biedt daarmee een gezondere, groenere leefomgeving en meer ruimte voor ontmoeting. Om de regionale en landelijke samenhang te versterken en om vervoersarmoede tegen te gaan, zijn daarvoor grote investeringen

in de fiets en het openbaar vervoer nodig.

## 14.1 Economie

Amsterdam wil zijn sterke positie in de wereldeconomie behouden en de welvaartsgroei, groei in de werkgelegenheid en daling van werkloosheid in de laaggeschoolde sectoren bestendigen. Daarbij streven we wel naar brede welvaart, waarbij materiële rijkdom niet de enige maatstaf is voor een goed leven. Het gaat bijvoorbeeld ook om welzijn, om voldoende vrije tijd, om een goede gezondheid, een prettige leefomgeving en om ruimte voor persoonlijke groei.

Amsterdam wil meer dan voorheen de economische dynamiek in de kennis- en innovatie-economie aanwenden om een betere gemeente te worden voor alle Amsterdammers. Dit doen wij bijvoorbeeld via de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam 2023. Dat betekent gelijke sociaal-economische kansen, tegengaan van ruimtelijke segregatie en ruimte voor persoonlijke ontwikkeling en ondernemerschap. Het tekort aan (betaalbare) werkruimte in de gemeente neemt toe. Behoud en toevoeging van bedrijvigheid in bestaande en nieuwe wijken is daarom cruciaal, specifiek voor praktische werkgelegenheid. Veel bedrijfsfuncties zoals bakkerijen, reparatiebedrijven of logistiek hebben een lokale, stadsverzorgende functie.

De geconcentreerde economische ontwikkeling van de afgelopen decennia in Amsterdam leidt niet automatisch tot sociale ongelijkheid en uitsortering. Ons ruimtelijk-economisch beleid is daarop mede van invloed. De snel veranderende omgeving en trends vragen om een herijking van de visie Ruimte voor de Economie van Morgen, met aandacht voor de ambities uit Een nieuw Amsterdam economisch peil en ruimtelijke gevolgen van bijvoorbeeld de energie- en circulaire transitie. Om ongelijkheid tussen buurten beter te begrijpen, analyseren we verschillen in niet-woonprogramma's en regels. Zo werken we aan een betere balans tussen wonen en niet-wonen, en binnen niet-wonen. Dit sluit aan bij acties uit de Agenda voor Amsterdams Ondernemerschap.

We willen ingrijpen op de ongelijkmatige economische ontwikkeling van Amsterdam en de rest van de regio door kansrijke vestigingsmilieus buiten het Amsterdamse centrum en in de regiokernen verder helpen te ontwikkelen, uitgaande van lokale identiteiten. Dat versterkt de economische kracht van de deelregio's van de metropoolregio en draagt bij aan een efficiënter gebruik van het vervoerssysteem. Amsterdam wil meewerken aan het opstellen van een regionale economische strategie waarbij mensen in de hele regio profiteren van de economische dynamiek. Inclusie, innovatie, en interactie moeten daarin een centrale plek krijgen. De opgaven en schaarse ruimte vragen om afstemming en instrumentarium op regionaal niveau.

Bedrijvigheid in de duurzame, circulaire en digitale sectoren gaat in belang toenemen. Het gaat hierbij om ruimte voor bedrijven die onze energie van de toekomst opwekken en verwerken, en om bedrijven die slim omgaan met de producten die we (her)gebruiken en met de wijze waarop we onze gemeente bouwen. Zie hiervoor ook het hoofdstuk Duurzaam Amsterdam.

**Nieuwe richtingen**
Op het brede terrein van de economie moeten de volgende nieuwe richtingen worden genoemd:

- Complexe economische en innovatieve activiteiten concentreren zich steeds meer in grote steden. Amsterdam zet, in samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam, in op economische variëteit en verstedelijking op regionaal niveau.
- Amsterdam biedt meer ruimte aan innovatieve, kennisintensieve bedrijven die gedijen in een stedelijke omgeving. Die bedrijven genereren banen voor mensen met zowel een MBO-, HBO- en WO-achtergrond. Plek hiervoor maken we vooral in stationskwartieren, innovatiedistricten, gemengde stedelijke milieus nabij de grotere NS-stations. Zie verder in Deel II WAAR in de paragraaf Verkeer en vervoer.
- Naast welvaartsgroei ligt de nadruk op het tegengaan van (kansen)ongelijkheid. Daarom werken we aan uitbreiding van hoogwaardige gemengde stadsmilieus, zodat meer Amsterdammers daarvan kunnen profiteren. De drie stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Osdorpplein en Amsterdamse Poort ontwikkelen zich tot stedelijke centra. Ze worden verdicht en gemengd met meer wonen en fijnmazige bedrijvigheid, ook in betaalbare categorieën. Zie ook de strategische keuze Meerkernige Ontwikkeling in Deel I VISIE en hoofdstuk 7 over het ruimtelijk-programmatisch kader in Deel II WAAR.

- We scherpen ons beleid aan om niet-woonprogramma beter te integreren in lopende en nieuwe gebiedsontwikkelingen. Doel is om in ontwikkelingen ook kleinschalige en betaalbare werkruimte en ander niet-woonprogramma te realiseren. Dat doel wordt vertaald naar realistische streefgetallen per gebiedsontwikkeling, maar vraagt ook om (nieuwe) sturingsinstrumenten.
- We willen op allerlei manieren rekening houden met de ruimtelijke effecten van de opkomst van de zzp'er. Er wordt veel meer vanuit huis gewerkt, digitalisering en 'third places' (tussen huis en bedrijf/kantoor) voor zakelijk contact spelen een steeds grotere rol, en het onderscheid tussen woongebieden, werkgebieden en ontmoetingsplekken vervaagt. De inzet op verdichting in gemengde milieus sluit hier naadloos op aan. Zie verder in Deel II WAAR.
- Stadsstraten, met daarlangs ruimte voor talrijke economische functies, zijn een belangrijke drager voor nieuwe stedelijke kwaliteit. Steeds vaker ook buiten de ring A10 in de grote transformatiegebieden. Ze bieden hier ook plek voor lokaal ondernemerschap. Zie verder hoofdstuk 7 over het ruimtelijk-programmatisch kader in Deel II WAAR.
- Amsterdam wil bedrijfsfuncties behouden voor lager en praktisch geschoolden, zodat ook banen voor MBO'ers in de nabijheid van wijken voorhanden blijven. We kijken ook samen met onze buurgemeenten naar plekken voor deze bedrijfsfuncties.
- Aan het water beschermen we de ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en de waterroutes ernaartoe, anders nemen de kansen voor transport over water af.
- Voorrang voor circulaire bedrijvigheid. Circulaire bedrijfsvoering zal steeds meer worden gestimuleerd en afgedwongen. Zie verder in het hoofdstuk Duurzaam Amsterdam.

### 14.1.1 Bedrijven

Amsterdam doet zijn best om de productieve economie plaats te blijven bieden in de gemeente. Voldoende ruimte voor dit type bedrijvigheid – daar waar goederen gemaakt, gerepareerd, op- of overgeslagen worden – in de gemeente is van essentieel belang voor een inclusief, vitaal en duurzaam Amsterdam in 2050. Ambachten, maakindustrie en logistieke ondernemingen zorgen voor een divers werkaanbod voor Amsterdammers van alle opleidingsniveaus en willen we daarom stimuleren. Ze zorgen met creatief en innovatief ondernemerschap voor een brede en diverse economische basis, waarmee de gemeente beter in staat is om golfbewegingen en schokken, zoals de coronacrisis, op te vangen. Bovendien is ruimte voor productieve bedrijvigheid cruciaal bij het verduurzamen en circulair maken van Amsterdam: denk aan het aardgasvrij maken van gebouwen, zorgen voor emissievrij verkeer en het opwaarderen van reststromen tot nieuwe producten. Tot slot is ruimte voor een goedgeorganiseerde stadslogistiek noodzakelijk om instellingen, bedrijven en huishoudens onder elke omstandigheid te bevoorraden.

De groei van Amsterdam maakt dat de ruimte voor bedrijvigheid onder druk staat. Amsterdam heeft met Koers 2025 en de ontwikkelstrategie Haven-Stad de wens uitgesproken om grootschalig woningen toe te voegen in bestaand stedelijk gebied, waardoor tot 2050 450 hectare bedrijven en haventerrein zal transformeren. Dit, samen met een groeiende vraag naar bedrijfsruimte, leidt tot een oplopend Amsterdams tekort van minimaal 150 hectare bedrijventerrein in 2040. Hoewel nog met een grote onzekerheid omgeven, lijkt er in Amsterdam en omstreken vooral een flinke vraag naar bedrijfsruimte te ontstaan van bedrijven die vanwege hun grootte en milieuhinder niet in gemengd stedelijk gebied passen, maar ook niet in of rond de haven. Dit gegeven vraagt om meer regionale sturing.

Toekomstige ruimte voor bedrijvigheid hangt af van de mate waarin bestaande en nieuwe lichte bedrijvigheid (zoals ambachten, kleinschalige productie, distributie en reparatie) in woon-werkwijken worden geïntegreerd, en van het verdichten van bedrijventerreinen. Dit vraagt blijvende inzet. Hoewel we hier sinds de Structuurvisie van 2011 op sturen, worden doelen slechts deels gehaald door sterke autonome krachten. Het is een grote uitdaging die samen met de markt, ondernemers en betrokkenen moet worden aangepakt. Om die reden verdiepen we in het ruimtelijk-programmatisch kader de balans tussen niet-woonfuncties en ontwikkelen we instrumenten om het behoud en de toevoeging daarvan beter te regisseren in gebiedsontwikkelingen.

Het is in een snelgroeiende gemeente als Amsterdam onvermijdelijk dat ruimte-extensieve functies zoals bedrijventerreinen plaatsmaken voor verstedelijking, zeker omdat we open landschap zo veel mogelijk willen

sparen. Dit moet wel op een verantwoorde manier gebeuren. Verdringing van kwetsbare economische functies moet worden voorkomen. De omgevingsvisie bouwt wat dit betreft voort op bestaand beleid, dat recent is ingezet met de 'Bedrijvenstrategie 2020-2030' (2020) en 'Toekomstbestendige bedrijventerreinen MRA' (2024) om bedrijfsruimte in de gemeente te behouden en (her)ontwikkelen. Onderdeel hiervan zijn behoud of herontwikkeling van 500.000 m2 bedrijfsruimte in gemengde wijken, reservering van de laatste kavels voor uit transformatiegebieden verplaatsende bedrijven en een bedrijvenloods die bedrijven helpt bij het vinden van een nieuwe geschikte ruimte. De ontwikkeling van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de betrokken gebieden worden nauwlettend gemonitord.

**Nieuwe richtingen**
Gezien het belang van bedrijven voor een inclusief Amsterdam zetten we in deze omgevingsvisie extra in op het tegengaan van economische verdringing. We gaan scheefwerken en ongewenste verkleuring van bedrijventerreinen in kaart brengen en ontwikkelen beleid om dat tegen te gaan.

De Bedrijvenstrategie uit 2020 is voor de middellange termijn richtinggevend voor de ontwikkelingen op bedrijventerreinen en de integratie van bedrijvigheid in woon-werkwijken. Met de omgevingsvisie zetten we vol in op de realisatie van gemengde woon-werkwijken, zoals in Haven-Stad. Behoud van werkgelegenheid in de productieve economie heeft daarbij onze speciale aandacht. Daarnaast spannen we ons in om het tekort aan bedrijventerreinen richting 2050 niet verder op te laten lopen. Uitgangspunt daarbij is dat Amsterdam ruimte blijft bieden aan de productieve economie, waarbij de regio het niveau wordt voor ruimtelijke strategie en vestigingsvraagstukken. Daarom komen we met nieuw instrumentarium om de ruimtevraag in gemeente en regio in goede banen te leiden.

- Amsterdam spant zich in om op basis van de regionale strategie voor bedrijventerreinen tot regionale afspraken te komen en de regionale uitvoeringsorganisatie te versterken. Zodat er duidelijkheid komt over beschikbare ruimte voor verhuizende bedrijven en deze ondernemers waar nodig begeleid worden naar nieuwe locaties.
- Pilot grootschalige intensivering op Amstel III bedrijvenstrook. Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan bij wijze van pilot en als gebiedsspecifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan ArenApoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.
- We ontwikkelen een strategie om overige bedrijventerreinen te verdichten en intensiever te gebruiken, zodat er voldoende plek blijft voor bedrijven en diensten die gebonden zijn aan de gemeente. De dichtheid van bedrijventerreinen moet structureel omhoog als we de gemeente willen laten groeien met behoud van het groene buitengebied. Het is onmisbaar om hiervoor een (financieel) instrumentarium voor te ontwikkelen om hier meer in te kunnen sturen.
- We ontwikkelen een plan om meer ruimte te krijgen voor verschillende vormen van bedrijvigheid. Hierbinnen onderzoeken we de haalbaarheid van bedrijfsverzamelgebouwen/makersdistricten gericht op ambacht en maakindustrie. Dit plan vervangt op termijn de richtlijn uit de vorige structuurvisie om in gebiedsontwikkelingen per nieuwe woning 5m2 kleinschalige bedrijfsruimte te ontwikkelen.
- Bij transformatiegebieden gaan we nadrukkelijker communiceren over het bedrijvenloket transformatie voor verplaatsende bedrijven, betrekken we ondernemersorganisaties meer bij onderzoek, pilotprojecten en monitoring van de totstandkoming van de productieve wijken. Daarnaast passen we de opgedane ervaring toe in toekomstige transformaties, zoals Haven-Stad.
- We verweven het ruimtelijke beleid voor bedrijven met arbeidsmarktbeleid, zodat er een zo veel mogelijk geïntegreerde aanpak ontstaat om praktische werkgelegenheid te behouden in de gemeente. De opzet van een netwerk tussen praktisch onderwijs, stagebedrijven en ruimteaanbieders voor startende bedrijvigheid kan hier een voorbeeld van zijn.

### 14.1.2 Kantoren

Kantoorontwikkeling in Amsterdam is gebonden aan het Kantorenplan 2019-2026. Dit beleid ging na jaren van leegstand uit van meer krapte op de kantorenmarkt in de toekomst.

**Nieuwe richtingen**
Sindsdien is de kantorenmarkt alweer veranderd, met meer leegstand op specifieke plekken. Om die reden wordt een nieuw kantorenplan opgesteld, welke het huidige kantorenplan gaat vervangen. Deze omgevingsvisie noemt de belangrijkste ruimtelijke principes waarmee Amsterdamse kantoorontwikkelingen de komende jaren te maken hebben. Deze principes hebben zich bewezen in de praktijk en dragen bij aan veel andere doelen in deze omgevingsvisie:

1. Kantoren worden bij voorkeur gebouwd op locaties die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer. Daarbij geldt dat de kantoorvolumes groter mogen zijn naarmate deze beter zijn ontsloten. Nabij Intercitystations zijn grootschaliger kantoorontwikkelingen mogelijk dan rondom willekeurige metrohaltes. Voor een verdere duiding zie Stationskwartieren in Deel II WAAR.
2. Kantoren worden bij voorkeur toegevoegd in gemengde woon-werkmilieus. Monofunctionele kantorenparken worden niet meer gerealiseerd, en verschillende bestaande monofunctionele kantoorgebieden worden liefst getransformeerd naar gemengd gebruik.
3. In overleg met regiopartners wordt kantoorontwikkeling in gemengde stedelijke gebieden rondom regionale ov-knooppunten gestimuleerd.
4. Duurzaamheidsdoelstellingen in deze omgevingsvisie, zoals klimaatneutraliteit, klimaatbestendigheid, adaptief en demontabel bouwen en circulair materiaalgebruik, zijn ook van toepassing op nieuwe of te renoveren kantoren.

### 14.1.3 Innovatiedistricten

In de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam (2023) worden innovatiedistricten genoemd als belangrijke plekken voor de stedelijke economie. Deze gebieden zijn divers, met een focus op onderwijs, wetenschap, onderzoek, ondernemerschap of start-ups. Centraal staat het stimuleren van interactie en kennisontwikkeling. De verdere ontwikkeling van innovatiedistricten vindt op drie manieren plaats:

1. Fysieke inrichting: Creëer een omgeving die interactie bevordert, met gemengde functies, goede bereikbaarheid en openbare ruimte voor experimenten.
2. Ruimte voor innovatie: Faciliteer innovatieve bedrijven en instellingen die elkaar versterken.
3. Netwerkvorming: Bouw aan samenwerkingen tussen bedrijven en instellingen om kennis en ideeën uit te wisselen, ook met het MBO.

### 14.1.4 Datacenters, small cells

Bij digitalisering spelen vooral datacenters een aanzienlijke rol in de sterke vraag naar energie. De uitrol van 5G zal dit nog eens versterken.

De gemeente Amsterdam staat ambigue tegenover datacenters. Enerzijds zijn ze een essentieel onderdeel van de huidige en toekomstige economie en kunnen ze warmte leveren. Grote innovaties zijn te verwachten in de mobiliteit, energievoorziening, gezondheidszorg enzovoorts. Anderzijds zijn er het hoge elektriciteits- en watergebruik, en het beslag op schaarse onder- en bovengrondse ruimte. Daarom is het vestigingsbeleid aangescherpt. Voortaan geldt een ‘nee tenzij’-beleid; bestaande aanvragen worden nog wel regulier in behandeling genomen. Binnen de Metropoolregio Amsterdam onderzoeken we wat regionaal de beste plek is voor nieuwe datacenters.
Digitalisering betekent ook een toename van glasvezelnetwerken en ‘small cells’ (kleine antennes). Elke straat krijgt in de toekomst meerdere small cells; deze worden bij voorkeur geïntegreerd in bijvoorbeeld straatmeubilair.

### 14.1.5 Detailhandel

Voor de coronacrisis ging het goed in de meeste detailhandel in Amsterdam. Omzetten stegen, het aantal banen groeide, relatief weinig winkels stonden leeg en de huren ontwikkelden zich veelal marktconform. Veel wijkwinkelcentra zijn vernieuwd en profiteren van de bevolkingsgroei. Winkelen is nog steeds populair, maar

wordt veelal gecombineerd met bezoek aan horeca, een museum of een kapper. Dat laat onverlet dat er ook problemen zijn in de detailhandel. Het gaat minder goed in enkele buurtwinkelstrips en in de stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Amsterdamse Poort en Osdorpplein. Ook sommige perifere winkelgebieden met bouwmarkten en woninginrichters staan onder druk. De gebieden zijn niet aantrekkelijk genoeg en kennen leegstand.

De kern van het Amsterdamse 'Detailhandelsbeleid 2018-2022' betreft twee doelen. Ten eerste moeten inwoners op redelijke afstand van de woning dagelijkse boodschappen kunnen doen. Het tweede doel is meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt. Deze twee hoofddoelen blijven de komende jaren overeind. Ze zijn uitgewerkt in richtlijnen, zoals bevordering van diversiteit van het winkelaanbod, clustering van winkels, extra winkels alleen bij groeiend draagvlak door woningbouw, transformatie van minder kansrijke winkelgebieden en verminderen van PDV-locaties.

Amsterdam is rijk aan markten, met meer markten dan de andere vier grote gemeenten samen. Daarmee zijn de markten naast de winkels een belangrijke pijler van de totale detailhandel. Markten vormen een belangrijke schakel in een diverse voedselvoorziening en hebben een belangrijke sociale ontmoetingsfunctie. Het gewenste toekomstige stelsel van markten is geschetst in de Marktvisie Amsterdam 2018 – 2026. Bij gebiedsontwikkelingen wordt rekening gehouden met de voor markten benodigde ruimte.

**Nieuwe richtingen**
Deze omgevingsvisie legt voor de komende jaren enkele nieuwe accenten die raken aan detailhandel. Ten eerste zet de Omgevingswet in op een meer integrale benadering in het ruimtelijk domein. Detailhandel is een van de functies in centrumgebieden en stadsstraten en profiteert van de nabijheid van andere functies, zoals horeca, maatschappelijke voorzieningen en consumentgerichte dienstverlening en vice versa. Gemengde gebieden met een keur aan functies zijn aantrekkelijk. Door functies meer in samenhang te bezien, werken we toe naar toekomstbestendige gebieden. Het huidige detailhandelsbeleid biedt hiervoor al veel handvatten, maar we kijken in de omgevingsvisie verder vooruit. Zo beoogt onze strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling de transformatie van stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Osdorpplein en Amsterdamse Poort ArenAPoort naar gemengde stedelijke centra. Door deze drie centra te verdichten met wonen en werken en beter te integreren in het omliggende weefsel van de gemeente hopen we de gebieden een nieuwe toekomst te bieden. Een vrijere menging en uitwisseling tussen detailhandel en overige functies is daarbij belangrijk, temeer daar de groei van internetwinkelen de toekomstige omvang van detailhandel extra onzeker maakt.

Ook andere delen van de gemeente kunnen baat hebben bij het vloeiender maken van het onderscheid tussen detailhandel en overige niet-woonfuncties, vooral in (nieuwe) stadsstraten. Onze Agenda Samen stadmaken wil op verschillende, nader te bepalen plekken in buurten meer ruimte bieden aan lokaal ondernemerschap van velerlei aard; zie ook het betreffende hoofdstuk. Dat kunnen maakbedrijfjes zijn, culturele of dienstverlenende bedrijfjes, horeca, maar ook kleinschalige detailhandel, of mengvormen daarvan. Wij agenderen vernieuwing van ons detailhandelsbeleid op dit punt als uitwerkingsopgave voor de komende jaren. Het zou mooi zijn als detailhandel daarmee integraal onderdeel wordt van flexibelere en inclusievere mogelijkheden voor lokaal ondernemerschap, zowel fysiek als juridisch.

Tot slot: onze stevige ambities bij Gezond Amsterdam kunnen de komende jaren gevolgen hebben voor ons beleid voor sommige vormen van detailhandel. Vooral bij supermarkten prevaleert gemak op vele manieren boven gezondheid. Wij verwachten en wensen dat daar de komende jaren een kentering in komt.

### 14.1.6 Toerisme en overnachtingsbeleid

De afgelopen jaren is door de stormachtige groei van het toerisme de leefbaarheid en de balans tussen bewoners en bezoekers in delen van de gemeente onder druk komen te staan. Voor de komende jaren wensen wij een evenwichtiger gemeente met minder toeristendominantie in het centrum en een steviger positie van bewoners. De herpositionering van de binnenstad als plek waar bezoekers én Amsterdammers zich thuis moeten voelen, in plaats van waar bezoekers zich ten koste van Amsterdammers thuis voelen krijgt een stevige impuls

met de Aanpak Binnenstad en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

Het toerisme moet kwalitatief hoogwaardiger worden en zich meer verspreiden over gemeente en regio. Daarom willen we het aantal toeristenattracties in het centrum de komende jaren langzaam verminderen, en in wijken buiten de ring A10 en de regio juist vergroten. Dat sluit goed aan op onze strategische keuze voor een meerkernige Amsterdam.

Na het volksinitiatief 'Amsterdam heeft een keuze' is in 2021 de verordening 'Toerisme in balans Amsterdam' vastgesteld. De verordening stelt een maximum aan het aantal toeristenovernachtingen en dagbezoeken in de gemeente: 20 miljoen bezoekers per jaar. Er dient te worden ingegrepen als er meer dan 18 miljoen bezoekers naar Amsterdam komen.

Een van de maatregelen om de overlast van toerisme in de hand te houden is beperking van de groei van het aantal hotelkamers en aanscherping van regels voor vakantieverhuur van woningen. Met het Hotelbeleid 2024 wordt geen medewerking meer verleend aan hotelinitiatieven die niet passen in het geldende omgevingsplan.

**Nieuwe richtingen**
Een belangrijk doel van deze omgevingsvisie is een evenwichtiger verdeling van onder meer werkgelegenheid, voorzieningen en toeristen in de metropoolregio. Met de vaststelling van het MRA ontwikkelkader verblijfsaccommodaties in 2020 is hierop al ingezet. Amsterdam en de regiogemeenten hechten belang aan realisatie van hoogwaardige en gebiedsversterkende hotels in de regio.

Om van Amsterdam een meerkernige gemeente te maken, zijn levendige en complete kernen nodig buiten de historische binnenstad. Naast wonen, werken en horeca zijn hierbij ook andere functies noodzakelijk waar mensen hun vrije tijd graag doorbrengen. Het vrijetijdsvoorzieningenbeleid zorgt voor een langetermijnvisie op dit soort functies in een meerkernig Amsterdam en een stimuleringskader om initiatiefnemers te laten kijken naar de nieuwe kernen van Amsterdam.

Verhuur van woningen aan toeristen heeft via grootschalige internationale vakantieverhuurplatforms een zodanig hoge vlucht genomen dat beperkingen nodig waren. De wijken met hoge toeristische druk bevinden zich vooral in de stadsdelen Centrum en Zuid. Om de bed & breakfast's (B&B) en vakantieverhuur beter te reguleren zijn er extra voorwaarden gesteld. Verhuurders moeten zich voor zowel voor een B&B als voor vakantieverhuur registreren en een vergunning aanvragen. Voor vakantieverhuur geldt een maximum aantal nachten per jaar en een meldplicht bij verhuur. Voor B&B's is per wijk een maximum gesteld aan het aantal beschikbare vergunningen. De meest actuele regels over het verhuren van een woning aan toeristen zijn te vinden in de Huisvestingsverordening en webpagina's over B&B's en vakantieverhuur in Amsterdam.

Het aangescherpte uitgangspunt dat woningen vooral zijn om in te wonen, wordt ook tot uitdrukking gebracht in de paragraaf Wonen in het hoofdstuk Inclusief Amsterdam.

### 14.1.7 Horeca

Horeca is belangrijk voor Amsterdam. Het is een plek voor ontmoeting, ontspanning en – steeds vaker – een werkplek. Met de groeiende drukte in de gemeente neemt de vraag naar horecavoorzieningen toe, evenals het gebruik van openbare ruimte door terrassen. Tegelijkertijd vervagen de grenzen tussen horeca, detailhandel, cultuur en dienstverlening.

We zoeken daarom naar een evenwicht tussen ruimte voor horecaondernemers, gastvrijheid en een prettig leefklimaat voor bewoners. Het oude horecabeleid schiet tekort om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden, terwijl het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat centraal blijft staan. Om die reden is er nieuw horecabeleid. Dit speelt in op de nieuwste ontwikkelingen in de markt en legt verbindingen met aanverwante beleidsthema's. Met het nieuwe beleidskader voor horeca en terrassen streven we de volgende doelen na:

- Horeca-initiatieven worden vooraf beoordeeld op hun impact op de omgeving.

- Eenduidige regels voor horeca en terrassen die gelden voor de hele gemeente.
- Er is ruimte voor nieuwe trends en ontwikkelingen in de horeca.
- Ondernemers kunnen een betere afweging maken tussen kansen en knelpunten bij het starten van een nieuwe horecaonderneming of het aanpassen van bestaande horeca.
- Maatwerk leveren voor bewoners en ondernemers in het gebied.
- Meer sturing van de gemeente op waar welke horeca zich vestigt.

#### 14.1.8 Evenementen

Amsterdam heeft een sterk gevarieerd aanbod aan evenementen en festivals. Zowel voor Amsterdammers als voor bezoekers uit binnen- en buitenland is er volop keuze. Onze evenementen kunnen traditiegetrouw rekenen op grote publieke belangstelling en hoge waardering van de bezoekers.

Festivals en evenementen kunnen bijdragen aan een tolerante, inclusieve gemeente. Ze kunnen verschillende uitingen van cultuur of kunst met elkaar verbinden en vormen interessante plekken voor bezoekers van alle leeftijden, aard en geslacht, van verschillende culturele of sociaaleconomische achtergronden, en met verschillende opvattingen en interesses. Veel Amsterdammers ontdekken via festivals bovendien delen van de gemeente waar zij anders zelden of nooit komen. Ze vormen een veilige plek om op je eigen manier te genieten van de programmering en je alleen of samen met anderen onder te dompelen in een onalledaagse ervaring.

In 2024 legde Amsterdam in de Visie Festivals en Evenementen 2025-2035 vast waarom festivals en evenementen belangrijk zijn en waarom we die een plek geven in onze gemeente. Dit toekomstbeeld geeft richting aan de beleidskeuzes voor de komende jaren: vernieuwing van het evenementenbeleid, nieuw beleid voor vergunningen en subsidies, en via participatie aanpassen van locatieprofielen waar dat gewenst is.

Het aantal geschikte plekken voor grootschalige evenementen in de buitenruimte neemt om allerlei redenen af, vooral vanwege de grote woningbouwopgave. Amsterdam werkt om die reden aan nieuw evenementenbeleid. Hierin zal worden ingezet op een zo gevarieerd mogelijk aanbod, binding van evenementen met de gemeente en de buurt, ruimte voor experiment en een goede spreiding van evenementen en festivals over de gemeente.

## 14.2 Mobiliteit en ruimte

Mobiliteit is een opgave op alle schaalniveaus, van internationale verbindingen tot aan de toegankelijkheid van de voordeur. Deel I VISIE van deze omgevingsvisie geeft met de strategische keuze voor duurzaam en gezond bewegen richting aan de inzet op een autoluwe gemeente, waar gezond bewegen vanzelfsprekend is. In deze beleidsagenda zijn belangrijke opmerkingen over verkeer ook te vinden in de paragrafen Klimaatneutraal, Haven, Schiphol, Openbare ruimte, Water, Luchtkwaliteit en Geluid. In Deel II WAAR komen alle verkeersnetwerken aan bod, in kaarten met toelichtingen.

In deze beleidsparagraaf beperken we ons daarom tot algemene uitgangspunten van beleid voor de komende jaren. Voor de meeste deelterreinen van mobiliteit is al vastgesteld beleid:
- Ruimte voor de voetganger
- Beleidskader Verkeersnetten
- Agenda Amsterdam Autoluw
- Nota Deelvervoer 2023
- Agenda Autodelen
- Agenda Touringcar 2020-2025
- Meerjarenplan Fiets
- Nota parkeernormen auto
- Nota parkeernormen fiets en scooter
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021

- Actieplan Schone Lucht
- Nota Varen II
- Actieplan Kademuren en bruggen
- Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026
- Schoner Parkeren Regeling

Al dit beleid blijft de komende jaren in principe van kracht. Voor details verwijzen we naar de betreffende documenten. Hier gaan we in op enkele hoofdlijnen en nieuwe richtingen.

### 14.2.1 Metropoolvorming en mobiliteitsverschillen

Tot 2050 maken we in deze omgevingsvisie ruimte voor minimaal 150.000 nieuwe woningen en 200.000 extra arbeidsplaatsen in Amsterdam. Aangezien ook de rest van de metropoolregio groeit, neemt de mobiliteit in de hele regio toe. Maar de onderlinge verschillen zijn groot. In de stedelijke en verdichtende delen van de regio, met name Amsterdam zelf, gaat het steeds vaker om voetgangers, fietsers, ov-reizigers en kleine vrachtbusjes. Andere delen van de regio blijven van de auto afhankelijk. Dat sluit niet vanzelfsprekend op elkaar aan. Omgaan met die verschillen door middel van overstappunten, hubs, regiolijnen, parkeermaatregelen en dergelijke is een belangrijk thema in het Amsterdamse en regionale mobiliteitsbeleid.

Ondanks de groei van Amsterdam is het autoverkeer in de gemeente de afgelopen 20 jaar licht afgenomen. Amsterdam heeft consequent beleid gevoerd om de druk van de auto op de gemeente te verminderen. Sinds 2000 is mede dankzij parkeernormen en -tarieven, aanleg van P+R-voorzieningen, investeringen in fiets en openbaar vervoer, herinrichtingen en circulatiemaatregelen het aantal korte autoritten (-60%) en autoritten van bezoekers (-50%) flink gedaald. Tegelijk zagen we vanwege de groei van de gemeente een stijging van bedrijfsmatig verkeer, vooral van het aantal taxiritten en logistieke ritten. Logistiek verkeer bedraagt nu zo'n 15% van alle verkeer in Amsterdam.

Op dit moment gaat nog altijd bijna 60% van de woon-werkverplaatsingen door bewoners en bezoekers met de auto. Ondanks een laag autobezit van gemiddeld 0,4 per Amsterdams huishouden is de auto nog een grote ruimtegebruiker. In sommige delen van de gemeente nemen parkeerplaatsen tot 20% van de verharde openbare ruimte in. Van alle geparkeerde auto's op straat in de avonduren zijn 9 van de 10 van een bewoner.

De toenemende druk op de gemeente en de autoluwmaatregelen hebben als risico dat de overlast van de auto zich verplaatst naar wijken buiten het centrum. Maar ook in die gebieden is de komende jaren ruimte nodig voor verdere verdichting en zetten we in op autoluwe kernen. Door de verdichting van centra in Zuidoost, Nieuw-West en Noord kunnen ook omliggende gemeenten meer last krijgen van 'Amsterdamse' parkeerders. Amsterdam is zich hiervan bewust en wil hier samen met de buurgemeenten mee aan de slag.

Zonder extra maatregelen zal het aantal autoverplaatsingen van, naar en in Amsterdam tot 2050 naar verwachting met ruim 20% toenemen. Voor logistiek verkeer geldt dat ook. Het aantal ov-reizigers neemt naar verwachting toe met bijna 25% tot 2050, en het aantal fietsers met 15%. De grootste stijgingen zien we in Noord, Oost en Zuidoost, waar de grootste toename van inwoners en banen wordt verwacht. Als we geen groei van autoverkeer willen, dan moet het aantal fietsers en ov-reizigers veel sterker toenemen dan genoemde percentages. Dat vergt op allerlei manieren forse inspanningen om dat voor elkaar te krijgen, ook op regionaal niveau. Sowieso zijn er stevige investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer en fiets noodzakelijk.

### 14.2.2 Nieuwe richtingen

**Sturen in de mobiliteitstransitie**
In Amsterdam is het noodzakelijk om de druk van mobiliteit op de openbare ruimte te verlagen. We willen meer en fraaiere ruimte waarin kan worden geleefd en gespeeld, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Met ruimte voor groen, beweging, klimaatadaptatie en allerlei noodzakelijke voorzieningen, zowel boven- als

ondergronds. Een gemeente ook waarin iedereen mee kan doen: jong en oud, arm en rijk, goed en slecht ter been. Ook hebben we oog voor de kwetsbare historische infrastructuur in de gemeente.

De mobiliteitstransitie betekent vooral een verschuiving van autogebruik naar andere manieren van vervoer. Daarbinnen zijn de belangrijkste ontwikkelingen:
1. Van fossiel naar uitstootvrij: Amsterdam streeft naar volledig uitstootvrije mobiliteit.
2. Van groot naar klein: er komen steeds meer kleine voertuigen voor logistiek en personenvervoer.
3. Van bezit naar gebruik: er wordt steeds meer deelmobiliteit aangeboden voor auto en fiets.
4. Van unimodaal naar multimodaal: verplaatsingen gaan straks vaker met overstappen tussen verschillende vervoermiddelen.

De mobiliteitstransitie draagt bij aan een inclusief, duurzaam, vitaal, gezond, leefbaar, en compact Amsterdam. Het zorgt voor minder CO2-uitstoot, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit. Zie hiervoor ook de desbetreffende hoofdstukken.

**Ontwikkelen op basis van nabijheid**
Mobiliteit ontstaat doordat mensen functies en activiteiten zoeken. Hoe meer deze functies bij elkaar liggen, hoe groter de kans dat mensen kleinere afstanden afleggen op een manier die passend is bij de gemeente. Nabijheid is dus een belangrijke manier om de gemeente duurzaam, leefbaar en inclusief te houden. In nieuw te ontwikkelen gebieden komt daarom een goede mix van wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunt is dat alle Amsterdammers zoveel mogelijk functies op loop- of fietsafstand van hun huis moeten hebben.

Nabijheid betekent ook dat bevoorrading, (pakket)bezorging en afvalinzameling tot diep in de wijken doordringt. Door dat te concentreren in hubs, en verder kleinschalig te doen, blijven de wijken leefbaar.

**Mobiliteit voor iedereen**
Uitgangspunt is dat iedereen zich zelfstandig moet kunnen verplaatsen: mensen met een beperking, mensen met een kleine portemonnee, met kinderwagens of met zware boodschappen, kinderen, ouderen. Alle tram- en bushaltes moeten daarom toegankelijk worden, met verbeterde, inclusieve informatievoorziening.

Inclusieve uitgangspunten leveren soms ook dilemma's op. Meer ruimte voor ov-haltes of voor de stoep betekent dat we minder ruimte geven aan een andere functie, vaak de auto. Maar dat kan weer betekenen dat mensen die afhankelijk zijn van de auto zich minder goed kunnen verplaatsen. Sommige keuzes veroorzaken ongewild vervoersarmoede bij mensen. Daarom formuleren we als uitgangspunt dat alle burgers tegen redelijke kosten – in termen van geld, tijd en moeite – de vervoersbewegingen moeten kunnen maken die nodig zijn voor volwaardig meedoen in de samenleving. Naast aantrekkelijk openbaar vervoer helpt een goed, sociaal veilig ontwerp van de openbare ruimte hierbij.

Belangrijk is verder dat verdichting – een van de belangrijkste doelstellingen van deze omgevingsvisie – in veel wijken buiten de ring A10 het draagvlak voor fijnmazig openbaar vervoer verbetert. En dat is goed voor iedereen.

**Schone, veilige en slimme mobiliteit**
In Amsterdam krijgen efficiënte, schone en veilige vormen van vervoer prioriteit. We stellen eisen aan de voertuigen die onze gemeente binnenkomen. De milieuzones worden steeds groter en strenger, totdat in 2030 verbrandingsmotoren niet meer de bebouwde kom in mogen. Door voldoende alternatieven te bieden, zorgen we ervoor dat de inclusiviteit en de bevoorrading van de gemeente gewaarborgd blijven.

Bij personenvervoer geven we voorrang aan actieve vormen van vervoer. Deelmobiliteit zal in de toekomst ook steeds belangrijker worden. Bij de inrichting van de gemeente hanteren we onderstaande prioriteitsvolgorde:
1. voetgangers,
2. fietsers,
3. openbaar vervoer,
4. (privé)auto's.

Om de aansluiting met de meer van de auto afhankelijke regio te behouden, stimuleren we deelmobiliteit en creëren we hubs in en om de gemeente. Met deze prioriteiten kunnen we de meeste mensen mobiliteit bieden met het minste ruimtebeslag en hinder. Ook leidt de mobiliteitstransitie naar verwachting tot minder ernstige verkeersongelukken. We streven naar 0 verkeersdoden in 2050.

Bij logistiek vervoer blijft gemotoriseerd wegverkeer veel belangrijker dan bij personenvervoer, maar bouwverkeer, goederenvervoer en afvalinzameling mogen de komende jaren vaker over het water (zie verderop). Belangrijk is verder dat logistiek verkeer in de gemeente vaker in kleine busjes moet, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van de bruggen en kademuren in de gemeente. Voor aansluiting met de rest van de regio worden goederenhubs, waar van grote op kleine vrachtwagens kan worden overgeladen, steeds belangrijker.

Ten behoeve van uitstootvrije mobiliteit zorgen we voor een dekkend netwerk aan elektrische laadpunten en eventueel waterstofstations voor alle modaliteiten in de gemeente. Het aantal benzinestations in de gemeente zal de komende jaren afnemen.

**Nieuwe technologieën**
Zojuist genoemde ontwikkelingen in de mobiliteitstransitie worden ondersteund door steeds meer technologische mogelijkheden, maar daarmee zijn dat nog geen wondermiddelen. Zo stoten elektrische auto's minder uit, maar nemen nog even veel stedelijke ruimte in. En light electric vehicles (LEV's) hebben een positief effect op de gemeente als ze auto- en vrachtmobiliteit vervangen, maar een negatief effect als ze gezonde fietsverplaatsingen vervangen. LEV's zorgen voor klein en uitstootvrij vervoer, maar zorgen op het fietspad voor meer onveiligheid. De vraag is dus ook waar ze moeten rijden: op het fietspad of op de weg.

Zelfrijdende auto's kunnen in de toekomst voor sommigen kansen bieden, bijvoorbeeld in delen van de gemeente met minder openbaar vervoer. Maar ook zelfrijdend nemen auto's veel ruimte in, en veel veiligheidsvragen zijn nog niet beantwoord. Voetgangers, fietsers en ov blijven daarom passender in de gemeente. Ons uitgangspunt blijft om automobiliteit te beperken, ook als het zelfrijdend wordt.

Verder ontstaan er steeds meer digitale mogelijkheden om constant veranderende verkeersstromen in de gemeente te regisseren. Met data kunnen modellen worden gemaakt om in te schatten wat er gaat gebeuren, scenario's worden gemaakt om daar snel op te kunnen sturen en te evalueren. Er kan worden gestuurd op auto's, ov, fietsers, voetgangers en multimodale opties. Er komt straks wellicht een mobiliteitscentrale van de toekomst, een publiek-privaat ecosysteem met 24/7 inzicht en sturing op basis van data, een integrale blik op het gehele mobiliteitssysteem, slimme beschikbaarheid van de openbare ruimte, capaciteitsmanagement en specifieke informatievoorzieningen en sturingsmiddelen naar gebruikers. Hiermee kunnen we ook de inrichting van het autonetwerk slim vormgeven, met beperkte toegang, beprijzen en extra inzet bij calamiteiten.

**Pieken verkleinen, mobiliteitsopties vergroten**
We noemen hier enkele ideeën en ontwikkelingen die nog lang niet volledig zijn benut, maar waar we wel positief tegenover staan, zeker in combinatie met elkaar. Deze kunnen de komende jaren in de mobiliteitstransitie een belangrijke rol gaan spelen.

- **Thuis werken, verspreid werken.**
  De coronacrisis heeft ons geleerd dat werken op afstand ook voordelen biedt. Door ook beter verspreid in de tijd te werken en te reizen, kunnen spitspieken worden verkleind. Dat kan onder meer via afspraken met grote werkgevers en onderwijsvoorzieningen.
- **Bundelen van goederen.**
  Er zijn veel kansen voor het beperken van logistieke stromen. Zo kunnen ondernemers in bepaalde gebieden hun bevoorrading en afvalinzameling bundelen, waardoor minder voertuigen nodig zijn. We bekijken de komende jaren graag met ondernemers de mogelijkheden hiervoor.
- **Beprijzing, intelligente toegang.**
  Een ander potentieel belangrijk instrument is beprijzing van automobiliteit. Door op toeleidende wegen of in de gemeente rijdend verkeer te beprijzen, kan stevig worden gestuurd op omvang, tijd en locatie van autostromen. Amsterdam onderzoekt graag samen met de regio en het Rijk de mogelijkheden hiervoor. Amsterdam verkent verder de mogelijkheden voor intelligente toegang, waarmee specifieke doelgroepen

of voertuigcategorieën ergens kunnen worden toegelaten of niet.
- **Mobility as a Service (MaaS).**
  Tegelijkertijd creëren we overstappunten in wijken en aan de randen van de gemeente. Hiermee zorgen we ervoor dat we nieuwe dragers van stedelijke ontwikkeling creëren: fiets, ov, deelmobiliteit en hubs. Ontwikkelingen in Smart Mobility dragen daarnaast ook bij aan het verder vergroten van de mobiliteitsopties. Digitalisering van mobiliteit stelt de gemeente in staat om mobiliteit beter te managen, gebruikers te informeren en keuzes te geven. Mobility as a Service (MaaS) vergemakkelijkt multimodaal reizen door reizigers in staat te stellen in één keer een multimodale reis te plannen, boeken en betalen.

**Mengen van verkeer voor meer ruimte**
Met minder auto's, kleinere voertuigen en lagere snelheden is het mogelijk om verkeerssoorten meer te mengen. Dat levert meer spontaniteit en ruimte op. De voetganger en de fietser zijn wel altijd het uitgangspunt voor de inrichting van de straat. Zeker met logistiek verkeer is ook veiligheid een belangrijk uitgangspunt. Dat in aanmerking genomen, zijn er de volgende mengingsopties:

- Mengen van fiets en auto:
  In straten met veel fietsers en relatief weinig auto's kunnen fiets en auto samen. In zo'n 'fietsstraat' is de fiets de dominante weggebruiker, de auto past zich aan.
- Mengen van auto en ov (vaak tram):
  In straten met relatief weinig auto's kan de auto op de trambaan. Voordeel voor fietsers is dat zij een vrije baan hebben, nadeel is dat de tram vertraging kan ondervinden van meerijdende auto's.
- Mengen in tijd:
  Venstertijden voor bevoorrading en andere functies.
- Mengen van stilstaand verkeer:
  Servicestroken voor laden/lossen, halterende touringcars en taxi's.

**Ruimte voor de voetganger**
De voetganger is de belangrijkste modaliteit in Amsterdam. Of er nu gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, de fiets of de auto: de laatste meters zijn we altijd voetganger. Maar verplaatsingen worden vaak ook geheel gedaan als voetganger.

De voetganger neemt de minste ruimte in van alle modaliteiten, maar heeft wel ruimte nodig om een aantrekkelijke optie te kunnen zijn. Voor een inclusieve gemeente is dat belangrijk. Ook voor personen met een handicap is meer ruimte nodig, met minder obstakels. Zie 'openbare ruimte' voor meer hierover.

**Ruimte voor de fiets**
De fiets is, naast de voetganger, het belangrijkste en meest ideale vervoermiddel in de stedelijke mobiliteit. Daarom blijven we de komende jaren de fietsinfrastructuur in de gemeente verbeteren. Om de (elektrische) fiets ook op langere regionale afstanden te stimuleren, zetten we in op een schaalsprong in het fietsnetwerk: meer fietssnelwegen en doorfietsroutes voor afstanden tot 15 kilometer. We stellen de komende jaren steeds hogere eisen aan fietsinfrastructuur, omdat niet alleen het aantal fietsen groeit, maar ook het aantal bakfietsen, speedpedelecs en cargobikes.

In principe moet er overal veilig en comfortabel kunnen worden gefietst. Of we aan genoemde nieuwe fiets-achtige vervoermiddelen (denk ook aan LEV's, zie elders) altijd op het fietspad ruimte kunnen bieden, is nog onderwerp van discussie.

**Schaalsprong voor het openbaar vervoer**
Het openbaar vervoer in en naar Amsterdam is meestal goed. De verbinding met delen van de regio buiten Amsterdam is echter minder optimaal. Ook dreigen er op verschillende lijnen capaciteitsproblemen te ontstaan bij een verdere groei van de vraag naar openbaar vervoer.

Daarom is er een regionale schaalsprong in het openbaar vervoer nodig. Zie hierover het hoofdstuk Metropoolregio Amsterdam in Deel II WAAR. Door fietsverbindingen van en naar stations te verbeteren en ook de fietsparkeercapaciteit op orde te hebben, kan het bereik van stations flink worden vergroot. Met het aanbieden

van meer deelmobiliteit op dergelijke knooppunten vergroten we ook hier het aantal mobiliteitsopties in de gemeente.

Voor het stedelijk ov-netwerk blijven we inzetten op een fijnmazige dekking. Dit betekent niet altijd dat er een directe verbinding is, maar wel een halte op redelijke loopafstand. Bij de uitbreiding van metrolijnen kijken we goed naar de effecten op het bus- en tramnetwerk. Op routes waar openbaar vervoer gemengd met auto's rijdt, kan de snelheid van trams en bussen de komende jaren wat lager worden.

Veel van het openbaar vervoer in Amsterdam is bovengronds. Dit kan knellen met de wens om grote aaneengesloten verblijfsgebieden te maken. Hierbij hanteert Amsterdam het uitgangspunt dat de ruimtetoedeling plaatsvindt op basis van de meest ruimte-efficiënte modaliteit. In het ontwerp van de openbare ruimte wordt extra aandacht gegeven aan oversteekbaarheid.

**Het autonetwerk**
Met de Agenda Amsterdam Autoluw nemen we al maatregelen om de instroom van de auto in de gemeente te verminderen en de impact van de auto te verkleinen. Dat doen we met allerlei afremmende maatregelen, gecombineerd met het aanbieden en verbeteren van alternatieven. Deze lijn zetten we door. In het hoofdstuk WAAR wordt uiteengezet wat dit betekent voor het autonetwerk in de gemeente.

Verder zijn de volgende punten hierin nog van belang:
- We streven naar maximaal 30 km per uur als norm in stedelijk gebied. Er komen niet alleen fysieke aanpassingen in het hoofdwegennet, maar ook andere vormen van regulering, zoals doelgroepenbeleid, passageheffingen of circulatiemaatregelen.
- Autoverkeer gaat zich door onze aanpak steeds meer concentreren op een beperkt aantal wegen. Uitstootvrije auto's en snelheidsverlagingen gaan helpen om de negatieve effecten hiervan te beperken. Het uiteindelijke doel is dat er steeds meer en grotere autoluwe gebieden ontstaan.
- Uiteraard moet de kwaliteit van het resterende autonetwerk goed zijn. Dit moet extra robuust worden gemaakt om kwetsbaarheid van het systeem te voorkomen.
- Voor taxi's, touringcars en logistiek vervoer kan het netwerk op maat worden aangepast aan de behoeften om toegankelijkheid van de gemeente te garanderen voor deze vervoervormen.
- Voor logistiek verkeer en nood- en hulpdiensten vormen circulatiemaatregelen zoals venstertijden soms een obstakel. We blijven lokaal kijken naar oplossingen hiervoor, zoals aangepaste venstertijden en uitzonderingen voor nood- en hulpdiensten en alternatieve vormen van bevoorrading.

**Vervoer over water**
Het vervoer van goederen, afval, bouwmaterialen en bevoorrading over water mag de komende jaren toenemen. Dit ontlast bijvoorbeeld kwetsbare bruggen en kademuren. Ook kan transport over water bijdragen aan emissieloze mobiliteit. Transport over water vindt al volop plaats voor waterbouwkundige doeleinden, zoals werkzaamheden aan kademuren en bruggen, maar is verder nog beperkt. Water moet volwaardig gaan meedoen bij afwegingen over mobiliteitsoplossingen.

Maar ook op het water is het druk en moeten er keuzes worden gemaakt. Overslag van kade naar water en *vice versa* kost ruimte op het water en op de wal. Logistieke processen moeten hierop worden aangepast, onder andere door de bouw van goederenhubs. Niet elk water is hiervoor geschikt, omdat watertransport vaak niet samengaat met ecologische doelstellingen. Zie het hoofdstuk 'Water' elders in deze beleidsagenda. Ter stimulering van transport over water gaan we de komende jaren (verder) werken aan:
- Uitbreiding van laad- en loslocaties, zowel nieuwe locaties als medegebruik van op- en afstaplocaties van de passagiersvaart.
- Inzet op uitstootvrij transport over water per 2025. Daarvoor vergroten we de technische mogelijkheden, vooral met laadpunten of tanken van emissievrije brandstof.
- Ontwikkelen van (juridische) kaders voor transport over water, zodat er duidelijke richtlijnen zijn voor gemeente en markt.

**Programma kades en bruggen**
De komende decennia gaan we veel achterstallig onderhoud doen aan kades en bruggen in Amsterdam. Ruim

200 kilometer kades en 850 bruggen worden onderzocht en indien nodig aangepakt, terwijl Amsterdam moet blijven functioneren. Dat gaat regelmatig wrijvingen geven, ook op belangrijke hoofdaders. Veel kades en bruggen zijn aangetast door intensief en zwaar verkeer. Een reden temeer om de gemeente de komende decennia steeds meer van zwaar vrachtverkeer te ontdoen.

**Parkeren**
Met de Agenda Amsterdam Autoluw en de koers Amsterdam maakt Ruimte kiezen we ervoor om jaarlijks parkeervakken te herbestemmen. Dat doen we om meer ruimte te geven aan andere functies in de openbare ruimte zoals ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven. Tussen 2019 en 2025 zijn een kleine 10.000 parkeervakken herbestemd. Tussen 2026 en 2030 continueren we dit beleid, waarbij de nadruk ligt op het herbestemmen van parkeervakken op de drukste plekken in de gemeente. Dit doen we met prijsbeleid en het verminderen van het aantal parkeervergunningen in combinatie met flankerend beleid zoals het stimuleren van deelmobiliteit. Door tegelijkertijd werk te maken van meer locaties waar bewoners en bezoekers hun auto op afstand kunnen parkeren, ontstaat er meer ruimte in de gemeente. Bestaande bezoekersgarages zetten we daarom zoveel mogelijk in om de parkeervraag van de straat op te vangen. Bewoners gaan dus steeds meer in garages parkeren. Bezoekers vangen we meer af aan de rand van de gemeente, waardoor er meer ruimte ontstaat in deze garages. We willen deze maatregelen goed afstemmen met de gemeenten in de rest van de regio.

In nieuw te ontwikkelen gebieden beperken we het parkeren in de openbare ruimte eveneens. Hier komen parkeeroplossingen in wijkhubs, waar we combinaties maken met deelmobiliteit en andere voorzieningen. Ook logistieke oplossingen zijn hier denkbaar, bijvoorbeeld bij pakketbezorging en winkelbevoorrading. Voor publieke professionals in vooral onderwijs en zorg is soms ruimte voor parkeeroplossingen op maat. Deze denkrichtingen zullen landen in onder meer een nieuwe nota parkeernormen auto en fiets.

**Vervoershubs**
Hubs zijn schakelpunten in de mobiliteit voor mensen en goederen. Daarnaast kunnen personenhubs dienen als locatie voor voorzieningen als pakketdiensten, winkelbevoorrading en het opladen van voertuigen. Hubs worden de komende jaren belangrijk om Amsterdam met de meer van de auto afhankelijke delen van de regio te verbinden. Voor de planning en het aanwijzen van locaties voor hubs gaan we graag in gesprek met omliggende gemeenten.

De Amsterdamse ambitie ten aanzien van hubs staat beschreven in Deel II Waar in hoofdstuk 7 over het ruimtelijk-programmatisch kader.

Hubs moeten voor het overgrote deel nog worden gepland en opgericht. In gebiedsontwikkelingen wordt daar op vele plekken in de gemeente de komende jaren geschikte ruimte voor gereserveerd. Door hubs te combineren met ander ruimtegebruik zoals busremises of sportvelden kunnen we werk maken van meervoudig ruimtegebruik in de gemeente.

**Stationskwartieren**
Amsterdam heeft nu 12 treinstations en 38 metrostations. De gemeente wil de potentie van de belangrijkste van deze stations goed benutten en tegelijk hun betekenis voor de gemeente vergroten. Stationslocaties worden stationskwartieren: prettige, intensief bebouwde stedelijke omgevingen rondom grotere stations. Stationskwartieren vormen de schakel tussen het landelijke en regionale ov-systeem en de gemeente. Verkeersstromen en verblijfskwaliteit komen hier samen: er zijn veel reizigers, maar het is ook prettig om er te zijn. Stationskwartieren zijn de Amsterdamse vertaling van het internationale principe ‘Transit Oriented Development’ (TOD): stations dragen bij aan stedelijke kwaliteit en bereikbaarheid, en stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan de kwaliteit en het gebruik van stations.

Stationskwartieren zijn:
- Hoogstedelijke, gebruiksintensieve gebieden met hoge verblijfskwaliteit.
- Gebieden waarin het ov-station goed is geïntegreerd in het stedelijk weefsel.
- Gebieden die door stedelijke functiemenging de hele dag door worden gebruikt.

In Deel II WAAR staan de verschillende typen Amsterdamse stationskwartieren beschreven. Hoe prominenter de positie van het station in het vervoersnetwerk, hoe hoger de ambities voor het stationskwartier. Dit geldt boven op het basisprincipe dat iedere gebiedsontwikkeling rondom welk trein- of metrostation dan ook de betekenis van het station dient te vergroten en er een verbinding mee aan dient te gaan. We gaan dat de komende jaren op basis van een goede inhoudelijke leidraad in samenwerking met railbeheerders, vervoerders en andere gerelateerde partijen uitwerken.

**Stadsstraten**
In Amsterdam gaat op veel plekken verkeer en verblijf hand in hand. Dat geldt zeker voor drukke straten met veel verschillende voorzieningen. Deze noemen we stadsstraten. Ze zijn een bijzonder soort openbare ruimte. Hier vallen verkeersstromen samen met functies die publiek aantrekken en versterken ze elkaar. Als lange lijnen door de gemeente en de rest van de agglomeratie verbinden zij verschillende buurten met elkaar. Samen vormen zij een netwerk van straten waarlangs mensen zich prettig, efficiënt en flexibel door de gemeente kunnen bewegen. Voorbeelden zijn de Van Woustraat, Middenweg en Overtoom.

Stadsstraten zijn belangrijk bij het aanhaken van nieuwe gebieden aan het bestaande stedelijk weefsel. Stadsstraten zijn divers in alle opzichten, waardoor stadsstraten een sterke sociale, economische en verzorgende functie hebben voor de gemeente en haar buurten. Door de beperkte ruimte is er in stadsstraten spanning tussen activiteiten, voorzieningen en verkeersstromen. Dit maakt ze aantrekkelijk en dynamisch, maar het maakt ook stevige keuzes noodzakelijk, zeker bij verdichting.

In veel succesvolle stadsstraten binnen de ring A10 moet de ruimte beter worden verdeeld. We willen de ruimte voor stilstaande objecten (auto- en fietsparkeren) verminderen ten gunste van (1) verblijf en voetgangers, (2) fietsers, (3) openbaar vervoer en (4) logistiek.

In de naoorlogse wijken willen we nieuwe stadsstraten laten ontstaan, als aantrekkelijke schakels tussen buurten en stadsdelen. Nieuw te ontwikkelen stadsstraten bevinden zich vooral in de naoorlogse wijken. Hier is omschakeling nodig van de dominerende verkeersfunctie naar meer ruimte voor voetgangers, verblijf, voorzieningen en groen. In het ruimtelijk-programmatisch kader in Deel II WAAR staat beschreven over welke stadsstraten en welke delen van de gemeente we het hebben.

## 14.3 Zeehaven

De haven is een van de belangrijke pijlers van de gediversifieerde economie van Amsterdam, vergelijkbaar bijvoorbeeld met Schiphol, de dienstverlenende/financiële sector, de kennisinstellingen, en de creatieve en culturele sector. De huidige haven is vrijwel volledig gelegen in het gebied Westpoort en maakt deel uit van de haven- en industrieterreinen van het Noordzeekanaalgebied tot aan IJmuiden. Amsterdam behoort tot de zogenaamde Europese Core Network Ports en is van strategisch belang voor de TEN-T-corridors (Trans-European Transport Network). Amsterdam heeft via de haven toegang tot drie van de negen Europese corridors. De nieuwe zeesluis in IJmuiden maakt overslaggroei en ontvangst van grotere schepen, en daarmee een optimaal gebruik van deze vervoersnetwerken mogelijk. De Amsterdamse haven is qua tonnage de vierde haven van Europa.

Het havengebied ten westen van de A10 is door de provincie aangewezen als industrieterrein van provinciaal belang. Daarmee wordt het gebruik van het gebied beperkt tot industrie, havenfuncties en bedrijven die deel zijn van de transities naar duurzame energie en een circulaire economie. Op dit moment maakt ook Sloterdijk West (Sloterdijken 2, 3 en 4) onderdeel uit van deze aanwijzing. Dat staat de verdichting van de Sloterdijken in de weg, in het bijzonder bij Sloterdijk 2, dat ook deel uitmaakt van de knooppuntontwikkeling rond station Sloterdijk. De visie van de gemeente is dan ook anders. De Sloterdijken zijn, naast industrieterrein, ook een stedelijk bedrijventerrein dat plek biedt voor stadsverzorgende bedrijvigheid en andere stedelijke functies. Enkele delen van Sloterdijk 3 en 4, langs de Westpoortweg, vormen ook onderdeel van het havenindustrieel complex en passen wel binnen de aanwijzing. De stikstofproblematiek is hier voor bedrijven wel een uitdaging.

De haven is voor benzine en diesel de belangrijkste opslaglocatie in Noordwest-Europa. Voorts is de haven

van Amsterdam, na Rotterdam, de grootste steenkolenhaven van Europa. Deze steenkolen worden per spoor en binnenvaart doorgevoerd. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs (2015) heeft het havenbedrijf in 2016 besloten om op- en overslag van steenkolen uit te faseren en uiterlijk in 2030 te beëindigen. De Hemwegcentrale is per 1 januari 2020 stilgelegd, een besparing van 1 miljoen ton steenkool.

### 14.3.1 Visie op de toekomst

De toekomst van de Amsterdamse haven is geschetst in de Gemeentelijke Visie Haven (GVH) en het daarna verschenen bredere Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, waarbij deze omgevingsvisie aansluit. Er worden vijf belangrijke publieke belangen gedefinieerd:

1. Duurzaamheid: klimaatneutraal en circulair.
2. De haven als nautisch en logistiek knooppunt.
3. Het havengebied als industrieterrein.
4. Verstedelijking: hoogstedelijke woonwerkmilieus.
5. Veilig gebruik van de nautische ruimte.

**1. Duurzaam**
Samen met het Havenbedrijf Amsterdam streven we ernaar om op- en overslag van fossiele brandstoffen voor 2050 uit te faseren.

De *Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal (*AKN) geeft vier transitiepaden, waarvan er één 'Haven en industrie is'. Deze bestaat uit vier pijlers, waarmee de haven kan transformeren naar een duurzame energiehub. De belangrijkste pijlers zijn: de transformatie van de haven als duurzame batterij; de ontwikkeling van een groene waterstofeconomie; het ontwikkelen van CCSU (Carbon Capture Storage and Utilization); de reductie van CO2-uitstoot van de industrie en opwek duurzame energie. De gemeente Amsterdam heeft daarnaast met het Havenbedrijf Amsterdam afgesproken dat het Havenbedrijf zich gaat inspannen om tot 2030 10 MW extra opgesteld vermogen windenergie te realiseren binnen haar beheergebied. Verder moeten alle geschikte daken worden benut voor zonnepanelen, net als in de rest van de gemeente.

De *Strategie Amsterdam Circulair* beschrijft de ambitie om in 2050 een circulaire gemeente te zijn. Amsterdam Circulair vereist een structurele systeemverandering, een nieuw economisch model. Belangrijkste pijlers zijn: prioriteit bij vestigingen voor circulaire bedrijven; ondersteuning bestaande bedrijven richting circulariteit; opbouw innovatie-ecosysteem door het aanwijzen van opstartlocaties met experimenteerruimte.

**2. Logistiek knooppunt**
Duurzame logistiek draagt bij aan een sterkere internationale concurrentiepositie. De omslag naar duurzaam kan worden bereikt door een verschuiving in goederenstromen van weg naar binnenvaart, spoor en buis; het realiseren van hubs; stimuleren emissieloos binnenvaartvervoer, bijvoorbeeld door voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart. Er is een reservering voor extra spoor langs de snelweg A5 opgenomen om goederenvervoer om Amsterdam te leiden.

**3. Ruimte voor circulaire economie**
Het uitfaseren van fossiele activiteiten biedt ruimte voor het 'infaseren' van hernieuwbare energiedragers (opwek, opslag en distributie). Dat wil zeggen dat de fysieke ruimte die nu ingenomen wordt door kolen en vloeibare brandstoffen op termijn kan worden ingezet voor productie en opslag van hernieuwbare energiedragers. Deze processen van in- en uitfaseren lopen parallel, maar zullen niet altijd direct aansluiten. Soms zal er sprake zijn van een dubbele ruimtevraag. De nadruk ligt op infaseren, maar de uitfasering moet voldoende bijblijven, zodat deze dubbele ruimtevraag kan worden beperkt.

In het havengebied is in beginsel alleen plaats voor bedrijven die havengerelateerd zijn of werkzaam zijn in de energietransitie of circulaire economie. Andere bedrijven, ook te verplaatsen bedrijven, kunnen elders in de regio landen, zoals op bedrijventerreinen in Amsterdam, Almere, Haarlemmermeer, Lelystad en Purmerend. Voor bedrijvigheid met de grootste risicocontouren is vooral aan de westkant van het havengebied meer ruimte voor zwaardere milieucategorieën nodig. Tevens moet strategisch rekening worden gehouden met minimaal

10 miljoen m3 piekwaterberging en moet voor het havengebied en westzijde van Amsterdam een groot 380 kV onderstation worden gerealiseerd. Een optie daarvoor is de Houtrakpolder, zoals is benoemd in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Deze mogelijkheid komt echter pas in beeld na optimalisatie en intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen in de metropoolregio. De gemeente Haarlemmermeer, waar de Houtrakpolder ligt, is bovendien tegen deze uitbreiding.

**4. Verstedelijking: hoogstedelijke woonwerkmilieus. Haven-Stad**
In het havengebied binnen de ring A10 wordt de komende decennia Haven-Stad als grote gemengde woonwerkwijk ontwikkeld. Ten noorden van het Noordzeekanaal worden ook de Achtersluispolder en het Hembrugterrein in Zaanstad getransformeerd. De A10 is de toekomstige oostelijke grens van Westpoort, conform de Transformatiestrategie uit 2017 en de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Deze A10-grens wordt in deze omgevingsvisie bevestigd. Het Havenbedrijf houdt rekening met de ontwikkeling van Haven-Stad en tevens houden de ontwikkelingen in Haven-Stad rekening met de benodigde milieuruimte van de bedrijvigheid aan de westkant van de A10.

**5. Veilig gebruik van de nautische ruimte**
Het water in de gemeente en haven wordt op allerlei manieren en steeds intensiever gebruikt. Dat is bijvoorbeeld goed te zien aan het IJ. Dat was vroeger een lege ruimte achter het CS, een oversteekplaats. Nu ontwikkelt het zich tot een binnenstedelijk waterplein en zijn er nieuwe ‘Ankers aan het IJ’: het Muziekgebouw, het Paleis van Justitie in het IJdok, het Eye Filmmuseum, de NDSM-werf, de Tolhuistuin, de nieuwe openbare bibliotheek en het conservatorium in het Oosterdoks-eiland. Met de komst van Haven-Stad zal deze ontwikkeling ook meer westelijk in het havengebied verder gaan. Naast de grote en professionele vaart wordt er ingezet op het bevorderen van het (openbaar) vervoer en de bevoorrading over water, met een goede bereikbaarheid voor privéboten, watertaxi’s en ponten.

Amsterdam herbergt een aantal nautische rijkswaterwegen, waarvan het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal de belangrijkste zijn. Deze twee waterwegen vormen tezamen een essentiële goederentransportas die de zeehavens van het Noordzeekanaalgebied verbindt met het Nederlandse en Europese achterland. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen zal het vervoer over water in de toekomst toenemen. De gemeente zet daarom in op een toekomstvaste, vrije en robuuste vaarweg die een groei in de binnenvaart kan faciliteren, zoals wordt geadviseerd in het rapport “Genereus Verbonden” van de commissie-D’Hooghe.

De vrijetijdseconomie op en rond het water neemt in belang toe, en dat heeft zijn beslag op de ruimte. De cruisevaart, (commerciële) pleziervaart, watersport-industrie en jachthavens zijn de afgelopen decennia fors gegroeid. Meer drukte op het water geeft een grotere kans op ongelukken. Dat betekent dat een goede afstemming nodig is tussen veel partijen met verschillende belangen. De komende jaren wordt uitvoering gegeven aan het besluit om de zeecruise te verminderen en de riviercruise te halveren. Tevens wordt onderzocht of de PTA op termijn kan verplaatsen naar een locatie buiten het centrum.

## 14.4 Luchthaven

Schiphol vormt een belangrijk knooppunt in de internationale handelseconomie van Nederland en in het bijzonder van de Amsterdamse regio. Schiphol faciliteert iedere dag grote aantallen passagiers en werknemers. Voor Amsterdam is het van belang dat er op en rond dit knooppunt sprake is van een gezonde, schone en veilige leef- en werkomgeving. Op dit moment is dat onvoldoende het geval en is de balans ernstig verstoord. Vliegverkeer veroorzaakt met de uitstoot van fijnstof en stikstof een ongezonde leef- en werkomgeving voor mens en natuur. Vliegtuiggeluid creëert veel overlast en gezondheidsproblemen. Reductie van geluid, broeikasgassen en andere emissies, zoals ultrafijnstof, komt ten goede aan een gezondere leef- en werkomgeving voor huidige en toekomstige werknemers en omwonenden.

Amsterdam zet in op een duurzame, veilige en selectieve beweging van Schiphol naar een multimodaal knooppunt van (inter)nationale verbindingen. De effecten op de volksgezondheid van omwonenden van de luchthaven worden hierbij betrokken. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. Het belang

van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit, zowel per vliegtuig als per trein. Hierbij past een visie waarbij alle modaliteiten in samenhang met elkaar worden bekeken.

Een halte voor internationale treinen op Schiphol versterkt de internationale connectiviteit van Nederland. Inzet is om korte vluchten waar mogelijk te vervangen door treinverbindingen. Daarom is het van belang dat treinstation Schiphol zich kan ontwikkelen. Om alle reizigers aan te kunnen, moet bij station Schiphol en station Amsterdam-Zuid de capaciteit worden vergroot. Tot 2030 wordt er daarom zowel aan de weg als aan het spoor gewerkt. Op Schiphol wordt de overstap voor reizigers verbeterd, de A10-zuid wordt verbreed en in een tunnelbak gelegd en station Zuid wordt grondig vernieuwd, met twee sporen voor internationale treinen.

**Luchthaven en kwaliteit van leefomgeving**
Luchthaven Schiphol legt een aanzienlijke ruimtelijke claim op de omgeving in de vorm van geluid- en veiligheidscontouren, hoogtebeperkingen en luchtverontreiniging. Het samenspel tussen de regels voor het luchtvaart-spoor (Luchthavenverkeerbesluit) en het ruimtelijke spoor (Luchthavenindelingbesluit) moet de omgeving van Schiphol beschermen tegen hinder en ruimte bieden voor ontwikkeling. Deze regels moeten goed op elkaar zijn afgestemd. Dit is in het belang van een zorgvuldige, transparante en uitlegbare afweging over ruimtelijke ontwikkelingen. Amsterdam pleit voor het terugdringen van het aantal (nacht)vluchten op Schiphol om negatieve gezondheidseffecten in de omgeving te beperken en voldoende ruimte te bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. In dat kader is het van belang dat de consequenties van keuzes in het luchtvaart-spoor en het ruimtelijke spoor in onderlinge samenhang in beeld worden gebracht.

**Bereikbaarheid Schiphol**
Een goede en veilige landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven moet hier ook in worden meegewogen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het aanleggen van de ontbrekende schakel in de Ringlijn van de metro tussen Isolatorweg en Centraal Station zijn effectieve en urgente oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten en verstedelijkingsopgaven aan de westkant van Amsterdam. Door het uitbreiden van het metronet worden reizigersstromen anders verdeeld over trein, bus en tram, waarmee meer ruimte ontstaat voor treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Dit faciliteert de geplande woningbouw en de groei in werkgelegenheid en draagt bij aan het internationale vestigingsklimaat. De regio werkt samen met het Rijk in het MIRT-gebied ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) aan de ontwikkeling van deze kerncorridor als de internationale entree van Nederland.

# 15 Gezond Amsterdam

Amsterdam wil een gezonde gemeente zijn waar mensen gezond kunnen leven. Dat betekent dat mensen gestimuleerd worden tot gezond gedrag, zoals bewegen, sporten en gezond eten en drinken. En het betekent dat de zorginfrastructuur op orde is, ook gezien de doorgaande vergrijzing. En dat de luchtkwaliteit voldoende is en mensen zo min mogelijk geluidsoverlast ervaren van wegverkeer, luchtverkeer en industrie.

## 15.1 Gezondheid algemeen

De inrichting van ruimte en gebouwen heeft invloed op de gezondheid van mensen. Een goed ingerichte leefomgeving draagt bij aan een gezondere levensstijl en aan het voorkomen van ziekten. Wij zien het ontwikkelen van een gezonde gemeente als een kernopgave en maken gezondheid een vast onderdeel van de belangenafweging in ruimtelijk beleid. We staan voor enkele grote gezondheidsopgaven. Op de korte termijn speelt de ontwrichtende impact van de corona-epidemie.

Tot 2050 stijgt het aantal Amsterdamse 65-plussers van 105.000 in 2018 tot 180.000 in 2050. Bijna de helft van deze stijging komt door toename van het aantal ouderen met een niet-westerse herkomst in Amsterdam. De verwachting is dat deze groep tot 2040 zal verdrievoudigen, terwijl deze groep vaker te maken krijgt met chronische ziekten in vergelijking met autochtone 65-plussers. Het aantal ouderen neemt niet alleen toe, maar men-

sen bereiken ook steeds vaker een hoge leeftijd, ook wel dubbele vergrijzing genoemd. Vanwege de hoge leeftijd krijgen meer mensen te maken met chronische aandoeningen zoals hart- en vaatziekten, COPD, diabetes en dementie. Ook stijgt het aantal mensen dat met meerdere aandoeningen tegelijk kampt. Tegelijkertijd staat de zorg, zowel de verzekerde zorg als de zorg die onder de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) waar de gemeente verantwoordelijk voor is, onder druk. De vraag naar zorg groeit en er is een groeiend tekort aan zorgprofessionals. Dat geldt niet alleen voor Amsterdam, maar ook landelijk. Waar nu nog 1 op de 7 mensen in de zorg werkt, zal dat in 2040 1 op de 4 worden. Door de demografische ontwikkeling dreigen ook toenemende tekorten aan mantelzorgers, vrijwilligers en professionals in zorg en welzijn.

Ongezond gedrag is verantwoordelijk voor bijna 25 procent van de ziektelast. Roken veroorzaakt nog steeds de grootste gezondheidsschade. Het aantal mensen met overgewicht en mensen die weinig bewegen neemt toe. De fysieke leefomgeving is ook een bron van ziektelast: op dit moment kan minstens 4 procent van de ziektelast in Nederland verklaard worden door luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Daarom willen we ook bij de inrichting van de gemeente bronnen van ongezondheid minimaliseren en gezonde keuzes tot de makkelijke keuzes maken.

### 15.1.1 Amsterdam vitaal & gezond

Tegen deze achtergrond is in 2020 gestart met Amsterdam Vitaal & Gezond in 2040. Amsterdam Vitaal & Gezond is een stadsbrede aanpak waarin het college samenwerkt met Zilveren Kruis, zorgaanbieders en cliëntenorganisaties aan een gezonde weerbare gemeente met gelijke kansen op goede gezondheid voor alle Amsterdammers. Als het gaat over de toekomst van de zorg, staan we voor een grote opgave. De zorgvraag verandert, de gemeente groeit, de kosten stijgen en de arbeidsmarkt staat onder druk. Bovendien nemen de gezondheidsverschillen in onze gemeente toe.

Daarom zetten we meer in op preventie onder andere door goede verbindingen tussen het medische en het sociale domein. Door samen met Amsterdammers en professionals oplossingen te ontwikkelen; actuele data en wetenschappelijke inzichten toe te passen. Amsterdam Vitaal & Gezond brengt partijen en mensen samen in een aanpak waarin gewerkt wordt aan de opgave van de toekomst. Thema's zijn: groei van de gemeente, arbeidsmarkt en onderwijs, data en technologie, acute en crisiszorg. Gericht op de vier groepen: ouderen, GGZ, Jeugd en Gezin en mensen met chronische aandoeningen.

Samen werken we via de aanpak aan de uitdagende einddoelen: Alle Amsterdammers gelijke kansen op goede gezondheid en tien gezonde levensjaren extra in 2040!

### 15.1.2 Gezondheid werkt door in alles

Het Amsterdamse gezondheidsbeleid is vastgelegd in de Nota Volksgezondheid Amsterdam. Op basis van dit algemene beleid zijn er uitvoeringsprogramma's zoals de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht en Amsterdam Rookvrij. Het bevorderen en beschermen van de gezondheid is ook een basis voor de Groenvisie, het programma Luchtkwaliteit, De Gezondheidslogica, Amsterdam Autoluw, het Meerjarenprogramma Fiets, het Actieplan Geluid, Amsterdam Age Friendly City, Sportvisie 2025 en het nieuwe Horeca- en terrassenbeleid. Ook is er Amsterdams Geluidsbeleid en de strategie Klimaatadaptatie. De essentie van al dit beleid is terug te vinden op verschillende plaatsen in deze omgevingsvisie en wordt hier dus ook bekrachtigd.

Amsterdam is sinds 2015 toegetreden tot het wereldwijde netwerk van Global Age-friendly Cities van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De WHO heeft een werkwijze ontwikkeld om de mogelijkheden van de ouder wordende bevolking een plek te geven en knelpunten aan te pakken. Centraal daarbij is dat gezond en vitaal ouder worden afhankelijk is van een groot aantal factoren en die reiken verder dan het individu en het gezin waarin je opgroeit. Ook sociale, ruimtelijke en economische factoren spelen een rol. De WHO heeft op basis van deze factoren een gids opgesteld aan de hand waarvan samen met ouderen gewerkt kan worden aan een gemeente waarin je gezond en vitaal ouder kunt worden.

Om gezondheid onderdeel te maken van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, is er de Amsterdamse Gezondheidslogica. Die bevat twaalf logische principes voor een gezonde leefomgeving. De Gezondheidslogica wordt gebruikt bij de plannen voor gebiedsontwikkeling en verder verbeterd op basis van ervaring en nieuwe inzichten.

### 15.1.3 Mentale gezondheid

Ontmoeting en zelfbeheer in een aangename, groene openbare ruimte zijn belangrijk voor de mentale gezondheid en gaan eenzaamheid tegen. In een inclusieve sociale leefomgeving voelen mensen zich thuis, wonen ze veilig, krijgen ze steun en is de samenhang in de buurt groot. Elkaar (her)kennen is soms al genoeg voor buurtbinding en vormt de eerste stap voor contact. De kleinste dingen zijn hier al belangrijk: schoolpleinen, de stoep, parken en speeltuinen, pleintjes, uitlaatplekken voor honden, gemeenschappelijke trappenhuizen of entrees. Voorts het mogelijk maken van zelfbeheer van de openbare ruimte door bijvoorbeeld ruimte te bieden aan (eigen) bankjes voor de deur en (moes)tuinen.

## 15.2 Sport, spel en bewegen

Amsterdammers hebben een scala aan faciliteiten voor top- en breedtesport tot hun beschikking en maken hier veel gebruik van. De sportparticipatie van Amsterdammers is hoger dan die van Nederlanders: de Amsterdammer sport vaker en diverser. Sportieve activiteiten worden zowel binnen als buiten, in georganiseerd verband als ongeorganiseerd ondernomen.

Volwassen Amsterdammers sporten steeds vaker individueel, met vrienden of familie, op het moment dat het hun uitkomt. Ze doen dat bovendien steeds meer op openbare plekken; in parken, op het water in en rond de gemeente, of bij particuliere sportscholen. Tegelijkertijd groeit het aandeel kinderen dat sport in georganiseerd verband, veelal bij de verenigingen op de Amsterdamse sportparken. Sport en bewegen zijn gezond en leuk, dus dat krijgt de ruimte in Amsterdam. Zie hiervoor ook het hoofdstuk Inclusief Amsterdam, paragraaf Maatschappelijke voorzieningen.

### 15.2.1 Beweegvriendelijke gemeente

Bewegen in het dagelijkse leefritme is voor de gezondheid het belangrijkst. Daarom stimuleren we actieve vormen van vervoer: een radicale keuze voor de transitie van auto naar openbaar vervoer, lopen, fietsen en combinaties daarvan. De gezondheidsvoordelen van actief vervoer zijn veelvuldig: bewegen, schone lucht, gezonder gewicht, mentale gezondheid en minder geluidsoverlast. Nabijheid en fijnmazigheid van voorzieningen helpt bij de stimulering ervan. Ook op andere manieren stimuleren we mensen op allerlei natuurlijke manieren tot bewegen. De inrichting van straten, pleinen, trappen, gebouwen, parken enzovoorts bepaalt sterk hoeveel mensen bewegen. Ontwerp en inrichting moeten beweging bevorderen.

### 15.2.2 Groeiende sportbehoefte

De bouw van 150.000 nieuwe woningen leidt naar verwachting tot de groei van de gemeente met 250.000 Amsterdammers, van wie bij een gelijkblijvende sportparticipatie ongeveer 150.000 actief (wekelijks) zullen sporten. De ruimtelijke sportopgave bestaat uit voldoende en aantrekkelijke (groene) openbare gebruiks- en verblijfsruimte in buurten en wijken, die uitnodigt tot sportieve activiteiten en sportief medegebruik van pleinen, plekken en routes. Daarnaast voldoende en goed gespreid aanbod aan sportterreinen voor georganiseerde buitensport. Tegelijk moet het bestaande areaal aan sportterreinen continu worden beheerd, ontwikkeld en verduurzaamd. De hiervoor benoemde opgaven voor sportterreinen gelden ook voor de zwembaden en de bijbehorende terreinen. Dit doen we voor en samen met sportaanbieders, sporters, Amsterdammers en maatschappelijke partners.

### 15.2.3 Sportnormen

In de Sportvisie 2025 zijn de uitgangspunten voor het sportbeleid vastgesteld. Basisidee daarin is dat alle sportcapaciteit meegroeit met de groei van de gemeente. De sportnorm is onderdeel van de 'Referentienormen voor Maatschappelijke Voorzieningen, Groen en Spelen'. Deze geven normen voor het toevoegen van sport en spelen in de openbare ruimte, sporthallen en (anders) georganiseerde buitensport en zwembaden, met de groei van de gemeente.

Belangrijk beleid zoals de Groenvisie, de Agenda Autoluw, de Visie Openbare Ruimte, het Actieplan Age Friendly City, het programma Amsterdam Weerproof en de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht biedt kaders bij de groene en duurzame invulling van sportieve ruimte in de gemeente. De brede boodschap hiervan blijft van kracht.

### 15.2.4 Nieuwe richtingen

Amsterdam verdicht en wil het landschap zoveel mogelijk ontzien. Toevoeging van buitensport is daarom ingewikkeld. Waarborging van voldoende sportaanbod in de open lucht doen we in drie stappen: het inpassen van sport in de nieuwe buurten, het optimaliseren en uitbreiden van het bestaande areaal en het toevoegen van nieuwe locaties voor sport.

**Inpassen, optimaliseren sportlandschappen**
In de (nieuwe) buurten maken we compacte 'parken voor sport'. Gecombineerd met openbare speelvoorzieningen en urban sports in een groene omlijsting bieden deze parken ook plek voor georganiseerd sportaanbod. Dit is vooral van belang voor kinderen en andere buurt- en wijkbewoners die voor hun sportbehoefte afhankelijk zijn van sport om de hoek. Bij de ontwikkeling van nieuwe stadsbuurten groter dan 1.000 woningen, realiseren we minstens de helft van de sportnorm voor buitensport binnen de buurt. Daarbij zoeken we naar de goede functie op de goede plek. Buurt, wijk en landschap bieden elk ruimte aan verschillende soorten sportvoorzieningen We zoeken bovendien naar innovatieve oplossingen, zoals sport op daken en boven en onder spoor- en metrolijnen en wegen.

De tweede stap is het optimaliseren van bestaande sportterreinen die binnen vijftien minuten fietsen van nieuwe ontwikkelingen liggen. Voorwaarde voor deze aanpak is behoud van het bestaande areaal aan sportterrein, en inclusief de locaties waarop in de vorige structuurvisie woningbouw is voorzien. Optimalisering van het gebruik kan ook worden bereikt door de omlijsting van sport met bebouwing, zodat het park meer onderdeel wordt van de buurt. Daarmee worden sociale veiligheid, bereikbaarheid en mogelijkheden voor sportief, maatschappelijk en recreatief medegebruik vergroot.

Extra sportcapaciteit op nieuwe locaties is aan de orde als sport in de buurt en optimalisering van bestaande sportparken niet voldoende zijn voor de sportvraag van nieuwe bewoners. Dan kan er een stedelijk of innovatief sportpark komen, of een sportpark in het groen. We kunnen denken aan nieuwe, aantrekkelijk vormgegeven sport- en beweeglandschappen, uiteraard zorgvuldig ingepast.

**Vele functies komen straks samen**
Deze omgevingsvisie ziet de grenzen tussen veel stedelijke functies graag zachter worden, ook bij sport en bewegen. Er kan gesport en gespeeld worden in niet daarvoor geprogrammeerd groen, en andersom moeten specifieke voorzieningen als speelplekken en sportvelden natuurinclusief en klimaatadaptief worden vormgegeven. Sportpark Laan van Spartaan is een goed voorbeeld van dat laatste. Kortom: verschillende functies en doelen grijpen in elkaar. Zie hiervoor ook de paragraaf Groen, waarin een nieuwe hoofdgroenstructuur wordt gepresenteerd. Kleinschalige sport- en speelvoorzieningen horen onderdeel te zijn van de woonomgeving, vooral voor buurtbewoners die afhankelijk zijn van de nabijheid van voorzieningen.

Parken bieden naast ruimte om te spelen en te sporten ook ruimte voor verblijfsrecreatie en natuurwaarden, terwijl de groene en actieve verkeersroutes door de gemeente en richting de scheggen aantrekkelijke routes vormen om te wandelen, joggen en fietsen (alle drie in de top 10 van meest beoefende sporten in Amster-

dam!). De ontwikkeling van de scheggen staat vooral in het teken van landschapsontwikkeling. Op de overgang tussen het stedelijk gebied en landschap, in de koppen van de groene scheggen, willen we deze poorten naar het landschap nóg aantrekkelijker maken om te sporten en bewegen.

Uitgaande van dit continuüm aan vrijetijdsvoorzieningen voor spelen, sporten en recreëren, moeten we anders gaan kijken naar sportparken. Van oudsher zijn sportterreinen vooral gericht op verhuur aan sportaanbieders. Dit blijft een belangrijke functie, maar gezien de ontwikkelingen in de sportbeoefening en de toenemende gebruiksdruk op het groen, willen we de grotere Amsterdamse sportparken verder ontwikkelen tot parken om in te sporten, bewegen, spelen en recreëren. Daartoe is het afgelopen decennium een belangrijke stap gezet, door niet langer sportparken integraal te verhuren, maar alleen de gebruiks-uren van de velden. Daarmee is het gebruik door andere sportaanbieders, maatschappelijke partijen en particulieren mogelijk geworden en zijn de gemeentelijke sportparken openbaar toegankelijk gemaakt voor publiek en recreatief medegebruik. De ontwikkeling en transformatie van sportparken naar parken om in te sporten, bewegen, spelen en recreëren vergt maatwerk en zal tot stand komen in samenspraak met gebruikers en omliggende buurten. Deze uitgangspunten zijn verankerd in de Visie Amsterdamse Sportparken.

## 15.3 **Voedsel en stadslandbouw**

Voedsel is een bouwsteen voor een gezonde en duurzame gemeente, het vormt net als gezonde lucht en schoon water de basis van ons leven. Amsterdammers weten vaak niet wat de impact van voedsel op hun gezondheid is en wat de impact van productie- en distributiemethoden is op de omgeving. Voedsel wordt sterk bewerkt met zout, suiker en vetten, wat obesitas, suikerziekte en andere ernstige aandoeningen veroorzaakt. De kosten van verlies van biodiversiteit, ontbossing, zoetwaterschaarste en uitstoot van broeikasgassen wordt niet zichtbaar gemaakt in de prijs van voedsel. Boeren verdienen te weinig aan gezond en duurzaam geproduceerd voedsel. Herkomst van voedsel is nauwelijks zichtbaar, waardoor we ook geen verantwoordelijkheid meer voelen voor de milieu- en gezondheidsbelasting.

Amsterdam draagt bij aan een voedseltransitie naar een gezond, eerlijk en duurzaam voedselsysteem. Dit is uitvoerbaar gemaakt in zes actielijnen in de Voedselstrategie Uitvoeringsagenda 2023-2026.

De gemeente wil een gezondere voedselomgeving in Amsterdam, waarin het aanbod van gezond en duurzaam voedsel de norm wordt. In woongebieden en vooral rondom scholen dient het aanbod van fastfood, gemaksvoedsel en winkels met calorierijke snacks te worden beperkt. Gemeentelijke inspanningen op dit vlak betreffen vaak voorlichting, bewustmaking en ondersteuning, en soms convenanten en subsidies. We zoeken en agenderen de komende jaren krachtiger instrumenten om hierop te sturen. In de paragraaf ‘Detailhandel’ (zie ‘Vitaal Amsterdam’) wordt dit punt daarom nadrukkelijk genoemd als een van de nieuwe richtingen voor de toekomst.

Ook het gemeentelijke inkoopbeleid houdt rekening met gezond, sociaal en duurzaam. In een mondiaal voedselsysteem met multinationale spelers en belangen is de gemeentelijke invloed bescheiden, maar juist in het directe contact met bewoners/consumenten belangrijk. Qua ruimtelijke omgeving zijn er de volgende aandachtspunten:

- verduurzaming van het voedselproductielandschap;
- ruimte bieden aan stadslandbouw en moestuinen (zie ook hoofdstuk ‘Groen’);
- gezonde voedselomgeving;
- ruimte voor voedsel, in distributie en logistiek, bewerking en bereiding door lokale initiatieven;
- ruimte voor innovatieve productie van voedsel door technologisch geconditioneerde omstandigheden (vertical farming);
- eetbaar groen in de openbare ruimte (zie ook groen);
- voor zover mogelijk tegengaan van ongezond voedselaanbod in vooral schoolomgevingen;
- voedselverspilling tegengaan en afval verminderen;
- afval scheiden;
- beschikbaar maken van voedsel voor donatie.

### 15.3.1 Nieuwe richtingen

Genoemde inspanningen zijn niet genoeg om de soms ambitieus geformuleerde doelen op dit vlak te halen. De komende jaren wordt daarom, in samenhang met het detailhandelsbeleid, uitgewerkt welke andere inspanningen en instrumenten nog aan de orde komen. Amsterdam onderzoekt bijvoorbeeld samen met enkele andere gemeenten de juridische mogelijkheden van gemeenten om de voedselomgeving gezonder te maken. De eerste resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport 'Tussen mens en ruimte'. Het is niet duidelijk hoe ver we kunnen gaan binnen de huidige wet- en regelgeving, die vooral het belang beschermt van ondernemers die ongezonde voeding aanbieden. Ook onderzoeken we juridische en praktische mogelijkheden om voedselverspilling te voorkomen en over te schakelen naar meer plantaardig voedsel.

## 15.4 Omgevingsveiligheid

Meer inwoners, banen en voorzieningen door verdichting, maar ook klimaatadaptatie, het vooroplopen in de energietransitie en het omschakelen naar een circulaire economie vragen om meer aandacht voor omgevingsveiligheid. Binnen de fysieke leefomgeving raakt veiligheid al deze aspecten en vormt daarom een integraal onderdeel hiervan. Net als van alle ontwikkelingen waarvan de risico's of de impact op de fysieke leefomgeving nog niet (volledig) bekend zijn. Een belangrijke notie bij het thema veiligheid is dat een volledig veilige gemeente niet mogelijk is. Veiligheid als absolute doelstelling kan niet en zou tot een onleefbare gemeente leiden. Deze omgevingsvisie juicht beweging, menging, interactie – kortom: stedelijkheid – in principe toe en tot op zekere hoogte horen risico's daarbij.

Veiligheidsbeleid moet ervoor zorgen dat:
- onnodige risico's worden geëlimineerd;
- ongewoon grote risico's worden vermeden;
- het aanvaardbaarheidsniveau van risico's wordt benoemd.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen denken we daarom vooraf na over de beperking van ongewenste fysieke veiligheidsrisico's en nemen we benodigde maatregelen in het ontwerp op. Dat betekent dat we ook ruimte maken voor de vestiging van hulpdiensten als politie en brandweer. Dit doen we samen: met de burger, de ondernemer, de veiligheidsregio. Door dialoog en een goede belangenafweging dragen we zorg voor bescherming tegen risico's van branden, rampen en crises en waarborgen we de hulpverlening en nazorg van slachtoffers bij incidenten.

Het Dekkingsplan, het Regionaal Risicoprofiel en het Crisisplan van de veiligheidsregio zijn bij dit alles het uitgangspunt. Hierbij nemen we de volgende minimale kernwaarden in acht:
- het bepalen en afwegen van de fysieke veiligheidsrisico's. Hierbij wordt aangesloten op het risicoprofiel van Amsterdam;
- veilig bouwen, rekening houdende met zelfredzaamheid;
- goede bereikbaarheid en adequate incidentbestrijding.

### 15.4.1 Van externe veiligheid naar omgevingsveiligheid

Binnen de Omgevingswet is veiligheid een belangrijk thema. Het oude begrip externe veiligheid is uitgebreid tot omgevingsveiligheid. Externe veiligheid gaat over activiteiten met gevaarlijke stoffen die tot rampen kunnen leiden waarvan de potentiële schade voor mens en maatschappij zeer groot is. Samen met de Veiligheidsregio gaan we kijken welke andere onderwerpen in de fysieke leefomgeving extra aandacht nodig hebben om de veiligheid van de fysieke leefomgeving te vergroten. Dat geldt bijvoorbeeld voor innovaties als elektrische auto's en houtbouw, waarbij de bestaande wetgeving, zoals het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), nog niet altijd voldoende is om een veilige leefomgeving te borgen.

Onder omgevingsveiligheid vallen uiteraard ook de traditionele aspecten van externe veiligheid, namelijk activiteiten met gevaarlijke stoffen. Door Amsterdam liggen belangrijke regionale en nationale routes (Basisnet)

voor gevaarlijke stoffen. Dit zijn routes via alle modaliteiten: buisleidingen, rijkswegen, spoor- en vaarwegen. Daarnaast zijn er bedrijven die vanwege het gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen als risicobron gelden.

De routes gevaarlijke stoffen worden mogelijk nog belangrijker in de toekomst. Vanwege de energietransitie zullen andere niet-fossiele brandstoffen nodig zijn, zoals waterstof. Deze zullen ook via deze routes getransporteerd worden en ook daar zal in de omgeving van deze routes rekening mee worden gehouden. Al deze routes en bedrijven hebben behalve een risicocontour (waarbinnen maar beperkt kan worden gebouwd) straks ook een aandachtsgebied.

Aandachtsgebieden zijn gebieden waar extra aandacht nodig is om mensen te beschermen tegen mogelijke incidenten bij activiteiten met gevaarlijke stoffen. Voorbeelden van die ongevallen zijn warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (gifwolk).

Activiteiten met gevaarlijke stoffen hebben aandachtsgebieden voor die drie hoofdscenario's (brand, explosie en gifwolk). Deze aandachtsgebieden variëren in omvang, afhankelijk van de activiteit. Ook liggen deze aandachtsgebieden deels over stedelijk gebied en overschrijden ze soms de gemeentegrens. De wijze waarop in dergelijke gebieden om wordt gegaan met deze risico's en welke risico's daar aanvaardbaar zijn, moet nog verder worden uitgewerkt.

Het huidige Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid zal in de komende jaren worden geactualiseerd. Dit beleid geldt voor de hele gemeente (met uitzondering van Westpoort) en is vooral gericht op de spoorwegen, rijkswegen, buisleidingen en vaarwegen. Langs deze routes zal in de komende 30 jaar ook worden getransformeerd en verdicht. In het beleid wordt uitgewerkt op welke manier deze ontwikkelingen zo veilig mogelijk kunnen worden gerealiseerd.

### 15.4.2 Aanwijzen risicogebied en aandachtsgebieden externe veiligheid havengebied

In het havengebied zijn risicobedrijven gevestigd en zullen ook nieuwe risicobedrijven zich vestigen voor de energietransitie. Om de vestiging van deze bedrijven mogelijk te maken, is het belangrijk om één of meer risicogebieden aan te wijzen voor de delen van het havengebied waar deze risicobedrijven gewenst zijn. Dat kan een groter gebied betreffen dan de huidige veiligheidscontour. Omdat het niet alleen de fysieke vestigingsruimte betreft, maar ook de bijbehorende risicoruimte (waaronder ook de aandachtsgebieden) zal dit mogelijk ook naastgelegen groen- en werkgebieden raken, ook over gemeentegrenzen.

Alle risicovolle activiteiten in een risicogebied worden benaderd alsof het één risicovolle activiteit is, waarvan de risicocontour is gelegen op de begrenzing van het risicogebied. Binnen het risicogebied zijn geen (zeer) kwetsbare objecten toegestaan en beperkt kwetsbare objecten onder voorwaarden. Rondom risicobedrijven en de risicogebieden gelden aandachtsgebieden.

Voor het industriegebied waar de haven deel van uitmaakt, Westpoort, is gebiedsgericht beleid gemaakt (Gebiedsvisie EV Westpoort 2009). Dit beleid wordt ook in de komende jaren geactualiseerd.

**Vervoer gevaarlijke stoffen van en naar het havengebied**
De energietransitie leidt mogelijk tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, water en buisleidingen. Een goede bereikbaarheid van het havengebied voor dit transport is daarom belangrijk. Zowel bij de keuze voor risicovolle activiteiten in het havengebied als bij de ontwikkeling van gebieden langs de transportroutes moeten daarom afwegingen worden gemaakt om de risico's te beperken. Voor grotere transportstromen wordt ingezet op het ontwikkelen van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Buisleidingen zijn over het algemeen veiliger, maar vragen ook ruimte in de ondergrond en reservering van te ontwikkelen tracés.

## 15.5 Luchtkwaliteit

Schone lucht is een voorwaarde voor de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. Gezondheid is een prioriteit, zie hiervoor ook Gezondheid, hierboven in dit hoofdstuk. De huidige luchtkwaliteit voldoet meestal aan de wet, maar niet aan de advieswaarden van de World Health Organization. Vooral binnen de ring A10 is de lucht op veel plekken nog te vervuild. In 2020 heeft de gemeente Amsterdam daarom het landelijke Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. De belangrijkste doelen en ambities daarin zijn:

1. dat alle aangesloten partijen toewerken naar het in 2030 realiseren van de advieswaarden die de World Health Organization (WHO) hanteert voor stikstofdioxide en fijnstof, en
2. dat partijen zich ten doel stellen om landelijk ten opzichte van 2016 in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen.

Bovengenoemde doelen sluiten goed aan bij het Amsterdamse Actieplan Schone Lucht uit 2019. Dit actieplan beoogt het wegnemen van zoveel mogelijk vervuilingsbronnen, vooral daar waar de gemeente de meeste invloed op heeft: het wegverkeer, de passagiers- en pleziervaart en de mobiele werktuigen. Daarnaast wordt houtstook in Amsterdamse huishoudens aangepakt en zijn mogelijkheden daarvoor in nieuwbouw niet meer toegestaan. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat Amsterdam zo snel mogelijk voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Bovendien willen we voor 2030 de strengere advieswaarden van de World Health Organization (WHO) halen. Deze doelen lijken haalbaar, al was het maar omdat andere doelen in deze omgevingsvisie – vooral klimaatneutraal, aardgasvrij, circulair – daarbij helpen.

De meeste maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit zullen gelden voor het verkeer, zowel over de weg als over het water. Met een combinatie van stimuleren, reguleren, communiceren en faciliteren moet de hele gemeente stap voor stap in 2030 uitstootvrij worden. Om dat mogelijk te maken, komen er heel veel laadpalen voor elektrische voertuigen bij. Andere gevolgen voor het wegverkeer worden beschreven in de paragraaf Verkeer en vervoer.

### 15.5.1 Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Mensen met een kwetsbare gezondheid dienen extra te worden beschermd. Daarom mogen in Amsterdam langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. Deze Amsterdamse richtlijn is geactualiseerd in 2024. De richtlijn geldt voor de hele gemeente en wordt in deze omgevingsvisie doorgezet.

De landelijke regelgeving heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen luchtverontreiniging.

Het eerste uitgangspunt van de richtlijn is dat er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd langs snelwegen (aan weerszijden een zone van 150 meter) en provinciale wegen (aan weerszijden 50 meter). Het tweede uitgangspunt is dat er – ongeacht de luchtkwaliteit – geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerste-lijnsbebouwing binnen een afstand van 25 meter van stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het gaat hier om de grotere drukke wegen. De richtlijn geldt alleen voor nieuw te realiseren gevoelige voorzieningen die afwijken van de geldende bestemming. Van de Amsterdamse richtlijn kan alleen worden afgeweken als bijzondere omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven, zulks ter beoordeling aan de GGD. De transitie naar elektrisch vervoer kan aanleiding worden om deze richtlijn de komende jaren aan te passen.

### 15.5.2 Elektromagnetische straling

In Amsterdam komen steeds meer woningen en bedrijven én gaan we over van fossiele naar duurzame energie. Dit zorgt voor een toename van de elektriciteitsvraag. Om hierin te kunnen voorzien moet het elektriciteitsnet fors worden uitgebreid.

Hoogspanningsleidingen hebben een elektromagnetische straling. Met het oog hierop is vanuit het Rijk beleid ontwikkeld en is een advies aan gemeenten en provincies gezonden over hoogspanningsverbindingen in de nabijheid van gevoelige bestemmingen in verband met gezondheidsrisico's (hierna: het magneetveldvoorzorgsbeleid). In 2023 heeft het Rijk een herijkt voorzorgbeleid vastgesteld in reactie op de adviezen van de Gezondheidsraad. Het bestaande beleid voor bovengrondse hoogspanningslijnen blijft, waarbij het herijkte voorzorgbeleid van toepassing is op zowel kinderen als volwassenen. Voor andere netcomponenten moeten netbeheerders proportionele technische maatregelen nemen om het magneetveld te verkleinen.

Vanwege de mogelijke effecten op de gezondheid en vanwege de bezorgdheid bij veel Amsterdammers, blijft Amsterdam werken volgens een eigen uitgebreidere werkwijze die recht doet aan de adviezen van de Gezondheidsraad. Naast de standaard maatregelen, worden voor nieuwe situaties de gevoelige bestemmingen binnen de maximale magneetveldafstand van 0,4 microtesla altijd inzichtelijk gemaakt. Als er gevoelige bestemmingen liggen binnen de magneetveldzone van 0,4 microtesla onderzoekt de gemeente met de netbeheerders of er ruimtelijke aanpassingen mogelijk zijn. Als ook na aanpassingen de gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone blijven liggen geeft de GGD advies op maat.

### 15.5.3 Geur

De concentratie van mensen en hun bedrijvigheid maakt geur deels onvermijdelijk en soms zelfs prettig. Geuroverlast en stank kunnen de leefbaarheid en het woonplezier van bewoners ook flink in de weg zitten en zelfs leiden tot gezondheidsschade. Het is een gemeenschappelijke opgave van gemeente, bedrijven en bewoners om een balans te vinden tussen bescherming tegen overlast en ruimte geven aan economische activiteiten. We willen daarom voor de hele gemeente aanvaardbare basisgrenzen voor geuroverlast vastleggen. Uitgangspunten zijn daarbij:

- In delen van de gemeente met veel bedrijvigheid, verkeer en/of horeca vinden we meer geuroverlast aanvaardbaar dan bijvoorbeeld in een rustige woonbuurt.
- In gebieden waar verdicht wordt en woonfuncties en bedrijvigheid steeds dichter bij elkaar komen te liggen, zullen ook minder strenge normen gaan gelden dan het basisniveau.
- Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in een stedelijk geurbeleidskader.

De wetgeving geeft, met uitzondering van enkele specifieke activiteiten, niet aan wat een aanvaardbaar geurhinderniveau is. Amsterdam zal dat daarom in een geurbeleidskader vastleggen. Geur is echter gecompliceerd. In tegenstelling tot geluid en luchtkwaliteit is geur lastig meetbaar. Geur wordt veroorzaakt door veel verschillende moleculen en is bovendien een kwestie van persoonlijke beleving. Dit betekent dat het op te stellen geurbeleidskader een ingewikkelde opgave is die goed moet aansluiten bij de menselijke ervaring en bij de verschillende gebiedskenmerken in de gemeente.

## 15.6 **Geluid**

Geluid hoort bij een levendige, bruisende gemeente, maar te veel geluid leidt tot hinder, slaapverstoring en bij langdurige belasting tot ernstige gezondheidsklachten. Zeker in een verdichtend Amsterdam is dit een belangrijk aandachtspunt. We willen ernstige geluidsbelasting tegengaan en zorgen voor genoeg plekken waar bewoners zich kunnen onttrekken aan drukte. Dit doen we op de volgende manieren.

1. Via het Interim Geluidbeleid Amsterdam 2024 en de Beleidsregel geluidluwe gevel verbinden we bij bouwprojecten voorwaarden aan de verlening van 'hogere waarden': dat zijn geluidswaarden boven de wettelijke standaardwaarde, maar onder de maximale waarde. Omdat we het vooral belangrijk vinden dat mensen met het raam open rustig kunnen slapen, worden in beginsel alleen hogere waarden vastgesteld als de woning ook een stille kant heeft, bijvoorbeeld in een gesloten bouwblok. Een stille – ook wel 'geluidsluwe' - gevel is een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van ten hoogste de standaardwaarde. Met de Omgevingswet is het oude wettelijke kader voor geluid, de Wet geluidhinder, komen te vervallen. Ook het geluidbeleid dat op deze wetgeving was gebaseerd, is daarmee niet meer van toepassing. Om dit op te vangen is interimbeleid vastgesteld. Het interimbeleid is een beleidsneutrale omzetting van het voor-

gaande hogerewaardenbeleid en is niet volledig passend bij het nieuwe wettelijke kader van de Omgevingswet. Het interimbeleid wordt zo spoedig mogelijk vervangen door beleid dat wel volledig past binnen het kader van de Omgevingswet.

2. Via het Actieplan Geluid gaan we ernstige geluidshinder in de gemeente tegen. Amsterdam is op grond van de Europese richtlijn Omgevingslawaai verplicht om in een Actieplan Geluid aan te geven wat de gemeente doet om ernstige geluidsoverlast te beperken. In het Actieplan Geluid gaat de meeste aandacht uit naar verkeersgeluid, maar er is ook aandacht voor andere geluidsbronnen.Bij het verkeer gaat het onder meer om geluidsisolatie van zwaar geluidsbelaste woningen langs hoofdwegen, aanleg van geluidsreducerend asfalt en het bevorderen van stille plekken in de gemeente, aansluitend bij het groenbeleid.

3. Overigens hebben onze autoluwe en emissieloze doelstellingen voor verkeer (zie de paragraaf Verkeer en vervoer in het hoofdstuk Vitaal Amsterdam) een bijzonder gunstig effect op geluid. We verwachten dan ook dat maximale benutting van de wettelijke mogelijkheden voor geluidsbelasting in de toekomst minder vaak nodig is. Voorts heeft onze ruimtelijke hoofdstructuur van stadsstraten (zie Deel II WAAR, hoofdstuk Ruimtelijk-programmatisch kader) als gunstig neveneffect dat de gemeente grote verschillen in geluidsbelasting kent. Dat betekent dat de gemeente verschillende woonmilieus biedt, van druk tot rustig. Langs een stadsstraat vind je gezelligheid en veel geluid, een achterliggende straat is daarvan grotendeels gevrijwaard.

# 16 **Leefbaar Amsterdam**

Amsterdam wil een leefbare gemeente zijn voor mens en dier. Daarbij gaat het vooral om de kwaliteit van, en de betrokkenheid bij, de directe leefomgeving en het inperken van overlast, onder andere van uitgaanspubliek en toeristenstromen. Aantrekkelijke ontmoetingsplekken, met goede maatschappelijke voorzieningen en kwalitatief groen in de buurt. Een leefbare gemeente voor dieren betekent dat Amsterdam een sterke en diverse groenstructuur kent van landschappen, parken, tuinen, groene verbindingen en natuurinclusieve gebouwen, met een grote biodiversiteit en klaar voor het klimaat van morgen.

## 16.1 **Openbare ruimte**

De Amsterdamse openbare ruimte speelt een hoofdrol in het sociale en economische succes. Hier komt alles samen, hier zijn we allemaal welkom en moeten we ons veilig en thuis voelen. Hier wordt gerecreëerd, ontmoet, gewerkt, gedemonstreerd, of je bent er onderweg. In de 21e-eeuw, met veel alleenstaanden en activiteiten die meer en sneller in elkaar overlopen, wordt de openbare ruimte des te intensiever en onverwachter gebruikt. Er wordt op het terras gewerkt, in het park gesport of ontmoet, bij de tramhalte appjes gestuurd, enzovoorts. Ook bezoekers beoordelen Amsterdam grotendeels op basis van de openbare ruimte, het is het visitekaartje van de gemeente. Het belang ervan kan dus nauwelijks worden overschat.

De Amsterdamse openbare ruimte omvat veel: wegen, pleinen, trottoirs, plantsoenen, water, bruggen, parken, sportvelden, speeltuinen. Veel van deze onderdelen komen elders in deze omgevingsvisie aan de orde, vooral in de paragrafen Groen, water, gezond, duurzaam, sport en Verkeer en vervoer. Keuzes die daarin vaak terugkomen, zijn meer ruimte voor groen en verblijf, meer openbaarheid, uitnodigend tot beweging, circulair, en minder uitnodigend voor de auto.

Maar we moeten de openbare ruimte ook in samenhang zien. De in 2017 vastgestelde Visie Openbare Ruimte 2025 doet dat en vormt dan ook de basis voor de inrichting en het beheer van onze openbare ruimte. De ambities uit deze visie zijn uitgewerkt in onder meer het Beleidskader Puccinimethode 2024, het Beleidskader Verlichting en Amsterdam maakt ruimte. Het Stedelijk Kader Buitenreclame bepaalt onder meer dat hoge reclamemasten alleen op aangewezen bedrijvenlocaties langs rijkswegen mogen. Dit kader wordt nog geactualiseerd. Daarbij worden de mogelijkheden onderzocht reclame inhoudelijk te beperken indien deze verleidt tot gedrag dat strijdig is met de Amsterdamse beleidsdoelen voor klimaat, milieu en volksgezondheid.

De hoofdpunten uit de genoemde Visie Openbare Ruimte worden overgenomen in deze omgevingsvisie. Dat zijn:

- Prioriteit voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers.
- Weinig statische functies, veel flexibel gebruik.
- Mooi en goed onderhouden.
- Groen en uitnodigend tot bewegen.
- Duurzaam en klimaatbestendig.
- Meer openbaar toegankelijk.
- Duidelijk onderscheid tussen levendigheid en rust.
- Eén ontwerpstandaard: de zogenaamde Puccinimethode.
- Ontwerp in samenhang met de ondergrond.
- Ontwerp en beheer gaat samen en democratisch.

### 16.1.1 Nieuwe richtingen

Aangezien we uitgaan van een verdere verdichting van de gemeente, wordt openbare ruimte schaarser en waardevoller en willen we een groenere inrichting. We gaan naar een nieuwe balans in ruimte voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. In Amsterdam Maakt Ruimte (2023) worden ingrijpender keuzes voorgesteld voor veilige, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimtes voor alle Amsterdammers. We gaan van meer, sneller en groter naar sociaal, ecologisch en uitvoerbaar, en van investeringen in doorstroming naar brede welvaart. De belangrijkste nieuwe richtingen voor de komende decennia zijn:

**Beleidskader Verkeersnetten**
In een nieuw beleidskader verkeersnetten komt te staan wat wenselijk is per vervoerstype, hoe er specifieker naar doelgroepen gekeken kan worden en wat de ruimtelijke impact is van die wensen. We gaan niet meer alle knelpunten voor autoverkeer oplossen, we gaan snelheid niet meer het belangrijkste vinden en we gaan kijken naar brede welvaart.

**Schaarste als kans**
Schaarste is in de openbare ruimte geen slechte zaak. Krappere openbare ruimtes in dichtbebouwde stadswijken functioneren sociaal en economisch vaak uitstekend en zijn geliefd. Juist vanwege die schaarste is het er sociaal veilig en levendig en voel je je er ‘geborgen’. Hoge bebouwingsdichtheid biedt draagvlak voor een rijke mix aan nabije voorzieningen in publieke straatplinten. Het zijn ingrediënten voor een leefbare en inclusieve gemeente, waar veel verschillende soorten mensen elkaar in de openbare ruimte tegenkomen.

Wij zien dit succes graag op meer plekken in de gemeente: vandaar de strategische keuzes Groeien binnen grenzen en Meerkernige ontwikkeling. Ook stadsstraten en centrumgebieden buiten de ring A10 gaan zich op deze wijze ontwikkelen, met meer menging en dichtheid, en schaarsere en hoogwaardigere openbare ruimtes. Deze wijken, die nu nog vaak sociaal-economisch minder succesvol zijn, krijgen daarmee stap voor stap ook de ruimtelijke voorwaarden die de rest van Amsterdam zoveel succes hebben gebracht. De gebruiksintensiteit zal toenemen en het belang van de openbare ruimte als ontmoetingsruimte en als bindmiddel voor bestaande en nieuwe bewoners, bezoekers en werknemers wordt groter.

Wel is daarbij van belang dat mensen ook de rust kunnen blijven opzoeken. Het onderscheid tussen drukke en rustige openbare ruimtes wordt de komende jaren daarom versterkt. Tussen de drukke stadsstraten, stationskwartieren en stadsdeelcentra blijven luwe woonbuurten en rustige zijstraten dus nadrukkelijk behouden. Zie ook de paragrafen Geluid en het ruimtelijk-programmatisch kader in Deel II WAAR.

**De belangrijkste dingen eerst**
Schaarse openbare ruimte is dus vaak goed, maar dan moeten we wel kiezen waar we ruimte voor bieden. Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte zetten we onze prioriteitsvolgorde versterkt door: voetganger, fietser, openbaar vervoer, auto rijdend, en tot slot autoparkeren. Door Amsterdam autoluw te maken, komt er juist meer ruimte voor motorvoertuigen die voor de gemeente belangrijk zijn, zoals bevoorradings-, bouw- en

onderhoudsverkeer, of hulpdiensten. Om preciezer te bepalen welke doelgroepen we in hun mobiliteit willen ondersteunen en welke we willen ontmoedigen, werken we aan een Afwegingskader Doelgroepen.

De openbare ruimte wordt ook gebruikt voor commerciële doeleinden, zoals kiosken, staanplaatsen, uitstallingen, straatartiesten en terrassen. We willen zorgvuldig omgaan met de schaarse openbare ruimte. Daarom komt er beleid voor de economische activiteiten, voor betere afwegingen tussen de baten en de lasten.

**Meer bruikbare openbare ruimte**
We hoeven minder te kiezen als we openbare ruimte efficiënter of meervoudig kunnen gebruiken, dus dat proberen we de komende jaren ook. Zelfs met verdichting zijn er mogelijkheden om openbare ruimte toe te voegen of beter te benutten. Er zijn nog allerlei ruimtes in de gemeente, zoals sportparken, volkstuincomplexen, zwembadterreinen, golfbanen en schooltuinen, die meer betekenis kunnen krijgen voor meer Amsterdammers. Veel van die ruimtes worden de komende jaren dus openbaarder, met recreatiepaden door volkstuinen, bruikbare oevers of boardwalks langs wateren, en soms bijvoorbeeld (sport)parken op daken. Zie hierover ook de betreffende paragrafen.

**Vergroenen van de openbare ruimte**
De keuze voor rigoureus vergroenen van de gemeente krijgt voor een flink deel zijn beslag in de openbare ruimte. Groen in straten en op pleinen dient meerdere doelen. Het draagt bij aan de leefbaarheid, klimaatbestendigheid, biodiversiteit en geeft ruimte voor ontspanning. Groen willen we daarom altijd een plek in de openbare ruimte geven. We doen dit waar het goed gedijt. Daarbij streven we niet alleen naar perkjes en plantsoenen, maar vooral ook naar meer straatbomen en gevelgroen. Inrichtingsprincipes hiervoor staan beschreven in Puccini Handboek Groen. Uiteindelijk maken we op straatniveau altijd afwegingen. De voetganger moet immers gewoon door de straat kunnen, de fietser heeft ruim baan nodig en het ov willen we laten doorstromen.

**Voetgangersbeleid**
Naarmate de gemeente verder verdicht, verdient de voetganger meer aandacht: lopen is immers gezond, duurzaam én het vraagt weinig ruimte. Amsterdam moet een gemeente worden waar het overal aantrekkelijk en comfortabel is om te lopen. Daarom stelt Amsterdam op korte termijn nieuw voetgangersbeleid vast, met onder meer aandacht voor trottoirs en loopcomfort. Het is wenselijk om ook oversteektijden hierin mee te nemen.

**Nieuwe objecten in de openbare ruimte**
We krijgen de komende jaren te maken met nieuwe objecten in de openbare ruimte, zoals onderstations, middenspanningsruimtes, warmtestations, gescheiden afvalfaciliteiten, pakketpunten, oplaadpunten, parkeerplaatsen voor nieuwe deelmobiliteit en zenders voor mobiele telecommunicatie. Ten eerste willen we alleen objecten die bijdragen aan doelen in deze omgevingsvisie. Daarnaast kijken we eerst of objecten inpandig of ondergronds kunnen worden ingepast. Daarna pas in de openbare ruimte, liefst in combinatie met andere objecten. Door ontwerp van boven- en ondergrond als één integrale ontwerpopgave te zien, kan hier ruimte worden gewonnen. Verder zullen we beleid opstellen ten behoeve van de inpassing van nieuwe objecten.

**Natuurinclusief, klimaatbestendig, circulair**
Duurzaamheid komt steeds meer aan de basis te liggen van het inrichten van de Amsterdamse openbare ruimte. ‘Rigoureus vergroenen’ betekent dat het oppervlak aan verharde openbare ruimte de komende jaren afneemt. Er komen meer groenstroken, bomen, hagen, geveltuinen, bloemrijk grasland, graskeien, wadi’s, natuurvriendelijke oevers. Alle openbare ruimte-projecten werken volgens de ‘Aanpak Duurzaam Tenzij’ en bijbehorende Toolbox Duurzaam Tenzij.

We ontwerpen met een lage milieudruk (MKI-score) en doen zo lang mogelijk met de spullen die we aanleggen. In projecten behouden we in principe het bestaande verhardingsmateriaal zolang de technische staat dat toelaat en passen we conform Puccini hergebruikte materialen toe. Zie ook Duurzaam Amsterdam en de paragraaf Groen. Dit alles betekent dat onze Puccinistandaard voor inrichting van de openbare ruimte hier voldoende mogelijkheden voor moet blijven bieden. De Puccinihandboeken dienen dan ook regelmatig te worden geactualiseerd.

**Kades en bruggen**
Veel kades en bruggen in de gemeente verkeren in slechte staat. De komende decennia worden onderhoudsachterstanden ingehaald die in de hele gemeente tot overlast zullen leiden. Straten, kades en oevers zullen tijdelijk buiten gebruik worden gesteld. Voor zover dat logistiek haalbaar is, combineren we renovaties van kades en bruggen altijd met andere doelen in deze omgevingsvisie, zoals de agenda autoluw, klimaatadaptieve en natuurinclusieve maatregelen of voorzieningen ten behoeve van de energietransitie. Voorts pogen we de directe omgevingen tijdens renovaties leefbaar te houden. Dit uitgangspunt geldt voor alle bouwwerkzaamheden in de gemeente, hoe lastig dat soms ook is.

**Inclusief en democratisch**
Omdat we een inclusieve gemeente willen zijn en de openbare ruimte van iedereen is, willen we inrichting en beheer samen met gebruikers doen. Dominant gebruik door één groep is onwenselijk, we moedigen diverse vormen van gebruik aan. Amsterdam bestaat uit een rijk palet van wijken en buurten met verschillende bevolkingssamenstelling en dus ook verschillende wensen ten aanzien van inrichting en gebruik. Door daar oog en oor voor te hebben, bevorderen we betrokkenheid bij de eigen leefomgeving. Zie ook het hoofdstuk Agenda voor Samen stadmaken in Deel III HOE.

Inclusiviteit betekent ook oog hebben voor mensen die zich minder vaak laten horen. Zo vinden wij de openbare ruimte op veel plekken nog kind- en senioronvriendelijk. De komende jaren willen we daar langzaam verbetering in brengen. Tot slot is er ruimte voor kunst in de openbare ruimte: bij nieuwe gebiedsontwikkelingen worden hier via een percentageregeling middelen voor gereserveerd.

**Digitalisering, privacy**
De samenleving digitaliseert in hoog tempo, met allerlei consequenties voor de fysieke openbare ruimte, ons gedrag daarin en ook onze privacy. Denk aan afhaalpunten voor internetwinkelen, routeplanners die onze gang door de gemeente steeds meer bepalen, openbare wifi in winkelgebieden, handhaving met automatische kentekenscanners en steeds meer camera's in de openbare ruimte die ons gedrag monitoren. Dit biedt kansen, maar extreme voorbeelden uit bijvoorbeeld China laten ook zien dat we hier kritisch op moeten zijn. Gezien de zeer snelle ontwikkelingen op dit vlak doet deze omgevingsvisie hierover nog geen stellige uitspraken, behalve dat inclusiviteit, vrijheid en rechtvaardigheid de perspectieven zijn waarmee wij deze ontwikkelingen blijven beoordelen. Zie het hoofdstuk Inclusief Amsterdam voor meer hierover.

## 16.2 **Water**

Amsterdam staat al eeuwen bekend om het water en heeft een van de grootste havens van Europa. De variatie in watersystemen maakt Amsterdam uniek: van de grachtengordel (Unesco-werelderfgoed) tot het nieuwe IJburg in het IJmeer, van de grote plassen tot het waterrijke gebied in landelijk Noord. Behoud en versterking van dit DNA of het 'blauwe goud' van Amsterdam is een vanzelfsprekend uitgangspunt, dat in dit hoofdstuk wordt uitgewerkt. Andere functies van oppervlaktewater, zoals de rol in het drink-, afval- en grondwatersysteem via peilbeheer en waterkeringen, zijn te vinden bij de hoofdstukken Ondergrond en Klimaatbestendig.

### 16.2.1 Druk op het water

De groei van Amsterdam heeft geleid tot toenemende druk op het water. Toerisme en recreatie op en aan het water zijn de afgelopen decennia sterk gegroeid. Ook worden er steeds meer gebieden langs de oevers van het IJ getransformeerd, wat leidt tot uitplaatsing van watergebonden functies. Dit alles vraagt om keuzes vanuit een stedelijke afweging. Daarbij speelt ook mee dat de noodzaak van een onbelemmerde waterafvoer grenzen stelt aan wat we op het water doen. De grachten tussen de Amstel, Gemaal Zeeburg, Singelgracht en Nieuwe Herengracht zijn hoogwaterbemalingsgebied ten behoeve van de afwatering van de Amstelboezem. Al het water uit het Amstelland moet door de grachten heen. Er is veel achterstallig onderhoud aan kades en bruggen. Ook in Weesp wordt de komende jaren gewerkt aan kades en bruggen die aan renovatie toe zijn. De aanpak van al deze werkzaamheden legt nog jarenlang beperkingen op aan gebruiksmogelijkheden van het water.

### 16.2.2 Gebruik van het water: beleid tot nu toe en volgende stappen

Er is de afgelopen jaren al het nodige waterbeleid vastgesteld: de Watervisie Amsterdam 2040 (2016), Welstand op het water (2018), Nota Varen deel 1 (2019) en deel 2 (2020). De Watervisie 2040 gaat nog uit van groei (en spreiding) van toerisme op het water en richt zich sterk op de economische betekenis en kansen van water in de gemeente. Met de nota's Varen ligt de nadruk op de aanpak van drukte, beperking van overlast, vlot en veilig scheepvaartverkeer, ambitie voor emissievrij varen en meer goederenvervoer over het water. De grote lijn in het waterbeleid tot nu toe is behoud van evenwicht tussen de verschillende functies en behoud van ruimtelijke en cultuurhistorische waarden, en een verbetering van de ecologische waterkwaliteit. Deze lijn is in deze omgevingsvisie voortgezet. Veel punten uit de Watervisie Amsterdam 2040 en de bijbehorende uitvoeringsagenda zijn nog actueel en vragen om nadere uitwerking of uitvoering.

Op het IJ, IJmeer, de Grachtengordel en regionale vaarroutes is de druk op de ruimte dermate groot dat ruimtelijke keuzes nodig zijn. Daartoe wordt in 2025 het Beleidskader Ruimte op het Water ontwikkeld. Hierin krijgen ook de eventuele ruimtelijke implicaties van de Raad van State-uitspraken inzake het passagiersvaartbeleid een plek en wordt het beleid voor woonboten beter verankerd.

Een volgende logische stap is een actualisatie van de Watervisie, die niet meer over groei van toerisme zal gaan, maar over het bredere belang van het watersysteem (afvoer van piekbelasting, omgaan met droogte), waterveiligheid, klimaatadaptatie en waterkwaliteit. Dit laatste punt neemt toe in belang, doordat veel waterlichamen momenteel niet voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. De ecologische waterkwaliteit moet verbeteren.

Veel beleid over woonboten is gebiedsgericht in het omgevingsplan verwerkt. In het omgevingsplan worden terminologie en meetmethodes geharmoniseerd, met behoud van de gebiedsgerichte accenten. Veel beleid over oevergebruik is door stadsdelen ontwikkeld. Actualisatie en harmonisatie zijn gewenst, om meer toegankelijke ruimte op de oever en meer zicht op het water te krijgen. De geharmoniseerde regels worden in het omgevingsplan opgenomen.

Veel ambities voor water gaan samen op met groen, vanwege natuurbehoud, recreatie, ecologie, habitat voor dieren of gezonde lucht. Zie ook de paragraaf Groen. Waar water daar niet expliciet is genoemd, kan bijna overal na groen 'en water' worden toegevoegd. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op vijf belangrijke functies van het water en wat we daar in de toekomst mee willen.

### 16.2.3 Nieuwe richtingen

**Water als ruimte en landschap**
Veel Amsterdams water heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Met alle druk op het water bestaat het risico dat het water verrommelt. Pogingen tot exclusief gebruik nemen toe, zoals uitdijende, te dicht op elkaar liggende woonboten, private terrassen en steigers of oevergebruik achter hoge schuttingen. Veel van deze ruimte wordt bewust of onbewust aan de openbaarheid onttrokken. Handhaving is gebrekkig. De komende jaren leggen we daarom de volgende accenten:

1. We gaan behoeften per gebied in samenspraak met bewoners en andere betrokkenen inventariseren. Waar is meer zicht op het water gewenst? Waar is behoefte aan groene oevers, oplaadpunten voor pleziervaart, wisselplekken voor woonboten, steigers voor goederenvervoer of zwemplekken? Waar hinderen de betrokkenen elkaar? Een beeld daarvan maakt goede afwegingen mogelijk.
2. We overwegen een 'Puccini Blauw', als catalogus voor de inrichting van openbare ruimte rond water. Standaardisatie is hier gewenst, bijvoorbeeld voor inrichting van kades en oevers en walkasten voor nuts- en toegangsvoorzieningen voor woonboten.
3. Met gebiedsgericht maatwerk wordt het zicht op het water vergroot. Handhaving van illegale schuttingen en betere afspraken over zichtlijnen bij onder voorwaarden verhuurde oevers zijn daarvan onderdeel. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen worden de inrichting en het openbare gebruik van de oever liefst hersteld.
4. Voor duurzame energieopwekking wordt ook gekeken naar locaties op water. In de regionale energiestrate-

gie is het grootschalig opwekken van zonne-energie op water als 'nee, tenzij' benoemd. Indien windturbines in het IJmeer of zonnepanelen op water noodzakelijk zijn, dan dient de waterecologie en het recreatieve gebruik van het water zo min mogelijk te worden geschaad. Zie hiervoor ook de delen over klimaat en energie in deze omgevingsvisie.

**Water voor transport en verbinden**
Amsterdam heeft een grote en groeiende haven, met het IJ, IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal als verbinding naar het achterland. Transport over water wordt gestimuleerd omdat het duurzamer kan zijn, maar vooral als alternatief voor zwaar transport over zwakke kades en bruggen.

Omdat Amsterdam groeit, willen meer mensen het IJ oversteken. We noemen de volgende accenten voor de komende jaren:
1. Er wordt uitvoering gegeven aan het besluit om het aantal zeecruises te verminderen en het aantal riviercruises te halveren.
2. In het kader van Sprong over het IJ komen er extra ligplaatsen voor binnenvaart.
3. De vloot van ponten groeit. Mede daarom zijn investeringen in een toekomstbestendige Ponthaven met voldoende capaciteit nodig.
4. Er komt beleid voor toeristenvervoer en partyschepen op het IJ. Ook is een visie nodig op de chartervaart op IJmeer en IJsselmeer, met aandacht voor regionale recreatieve veerverbindingen. Er wordt onderzocht of de Passenger Terminal op termijn kan verplaatsen naar een locatie buiten het centrum.
5. Het binnenwater vormt een belangrijk netwerk met mogelijkheden voor bevoorrading tot diep in Amsterdam. Het netwerk is vastgelegd in doorvaartprofielen, waarbij vooral op de A- en B-profielen vervoer van grotere goederen en bouwmaterialen mogelijk is, indien de bruggen niet te laag zijn. Door knelpunten in doorvaarthoogte op te lossen en laad- en loslocaties te ontwikkelen en in te richten, vergroten we de bruikbaarheid van dit netwerk.
6. Inrichting van voldoende binnenstedelijke overslagplekken aan het water ten behoeve van goederen- en afvaloverslag, in verschillende delen van de gemeente.

**Water voor wonen en werken**
Wonen en werken in of aan het water is populair. Woonboten willen graag uitbreiden, met ook vlonders rondom de boot en ruimte op de oever. Cafés en restaurants willen graag een terras aan het water, op een steiger, of zich vestigen op een boot. Kantoren vinden uitzicht op het water een verrijking. Maar dergelijke ontwikkelingen belemmeren wel steeds meer uitzicht op het water, het vaarweggebruik, de doorstroom en de waterkwaliteit. We willen deze waarden beter beschermen en herstellen. Het huidige beleid om het aantal woonboten niet uit te breiden, om via kleinschalige herschikkingen knelpunten op te lossen en overtredingen te handhaven, blijft daarom staan. Behoud van historische woonboten heeft een breed draagvlak.

De laatste bedrijventerreinen aan het water worden in rap tempo vervangen door kantoren, woningen en hotels. Daar moeten we zorgvuldig mee omgaan, want die ruimte hebben we nodig voor watergebonden bedrijvigheid, onze ambities om de passagiers- en pleziervaart te verduurzamen en om goederenvervoer over het water te stimuleren. De transformatie van voormalig industrieel gebied in woongebied vraagt vaak om sanering van (water)bodemvervuiling of betere kwaliteit van het oppervlaktewater, om recreatie of natuurontwikkeling mogelijk te maken. Nieuwe accenten worden:
1. Toekomstbestendige en slim gesitueerde jachthavens, met vooral forse investeringen in laadinfrastructuur voor duurzame boten.
2. Nieuwe waterverbindingen. Met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden ontstaat de uitdaging om deze via het water te verbinden met de rest van de gemeente. Zo is het doortrekken van de Westlandgracht onderdeel van de gebiedsontwikkelingen rond het Schinkelkwartier. Daarnaast willen we knelpunten in sloepennetwerken oplossen en stedelijk met landelijk noord verbinden.
3. Nieuw water in nieuwe wijken wordt volgens ecologische principes ontworpen en aangelegd. Het water is dan direct geschikt voor mens en natuur.

**Water en natuur, ecologie en duurzaamheid**
Veel Amsterdams water is ecologisch belangrijk, onder meer vanwege de combinatie van zoet/zout/brak water. De biodiversiteit is er hoog, onder meer met trekvissen. Intensiever ruimtegebruik tast ecologische waarden

en verbindingen echter aan. Zo veroorzaken meer motorboten troebeler water en geven grotere woonboten, terrassen en steigers meer schaduw, met negatieve effecten op de ecologie. De kwaliteitsdoelen van de Kaderrichtlijn Water worden mede daardoor dan mogelijk niet gehaald. Kennis en besef is bij veel Amsterdammers op dit punt nog te mager. Nieuwe accenten worden:

1. De ecologische waterkwaliteit in veel vijvers en sloten is slecht, onder andere doordat bladval en voedselresten het water te voedselrijk maken. Met betere oeverinrichting, baggeren en visstandbeheer kan de ecologische kwaliteit worden verbeterd.
2. Aanwijzen van rustgebieden waar de waterecologie zich kan ontwikkelen, bijvoorbeeld de Ringvaart van de Watergraafsmeer en de Westlandgracht. Voor deze wateren wordt onderzocht of er ruimte is voor ondieptes en meer glooiend watertalud. Een uitdaging zou ook zijn om dit te doen in één of meer nader te bepalen grachten in het centrum. In rustgebieden komen dan beduidend minder mogelijkheden voor ander gebruik.
3. Aanleg van meer natuurvriendelijke oevers, zowel onder als boven water. Ook in stadsparken en bij kadeherstel gaan we meer ruimte bieden aan vegetatie en paaien schuilgelegenheid.
4. Meer verbindingen tussen groen-blauwe gebieden in de gemeente, voor meer mogelijkheden voor planten en dieren om zich te ontwikkelen, schuilen, paaien, paren, broeden en van leefgebied naar leefgebied te trekken. Ook watergangen zijn goede verbindingszones. Zie verder Hoofdgroenstructuur, paragraaf Groen.
5. Gebruik van diep oppervlaktewater voor koudeopslag voor koeling. Koud water uit de Nieuwe Meer en de in de gemeente Ouder-Amstel gelegen Ouderkerkerplas wordt gebruikt voor koeling. Er zijn geen plannen voor nieuwe koudebronnen die gebruik maken van diep oppervlaktewater; nieuwe koudenetten zullen waarschijnlijk vooral gebruikmaken van warmte-koudeopslagsystemen in de bodem. Mogelijkheden in diep oppervlaktewater worden wel meegenomen in toekomstige potentieonderzoeken.
6. Opzet van een educatief centrum gericht op waterkwaliteit, watersystemen en de ecologie van het water in en om Amsterdam (haring in het IJ, Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer, natuurontwikkelingsprojecten, vistrekroutes, mosselbanken enzovoorts).

**Water voor sport en recreatie**

De groei van de gemeente betekent dat meer mensen op of in het water willen sporten. Nu de kwaliteit van het water beter wordt, willen meer mensen binnen de gemeente zwemmen. Er komen meer plezierboten en kano's. We zien Amsterdammers suppen, fly- en wakeboarden. Veel hardlopers doen 'een rondje om de plas'. De meeste watersport of -recreatie past bij een gezonde gemeente, is kleinschalig en daarom welkom. Op steeds meer plaatsen ontstaan echter conflicten. Roeiers op de Amstel hebben last van drukte en golfslag van andere recreanten, zwemmers in open water zijn slecht zichtbaar voor vaarverkeer. Recreatie langs groene oevers brengt extra beheeropgaven met zich mee. Nieuwe accenten worden:

1. Meer ruimte voor sport op, in en langs het water vraagt soms om bescherming of scheiding van functies. Wellicht zullen daarom meer wateren worden gereserveerd voor ongemotoriseerde watersport en -recreatie. Bijvoorbeeld de Gaasperplas, een deel van het Beneden Diep of misschien een nader te bepalen gracht. Datzelfde kan gelden voor recreatieve vaarroutes voor ongemotoriseerd vaarverkeer, bijvoorbeeld kanoroutes. Heel specifieke sporten krijgen een eigen, veilige plek.
2. We willen meer zwemlocaties in natuurwater mogelijk maken. De provincie blijft ook onder de Omgevingswet het bevoegd gezag voor de officiële zwemlocaties die voldoen aan alle wettelijke eisen van veiligheid, hygiëne, waterkwaliteit en inrichting van de infrastructuur. In overleg met de provincie bepalen we welke zwemlocaties door het treffen van voorzieningen en treffen van veiligheidsmaatregelen geschikt te maken zijn. Op een aantal plekken blijft (wild)zwemmen verboden. De wildzwemmende recreant is zelf verantwoordelijk voor risico's; Amsterdam probeert die risico's te beperken. Een aanpak om overlast voor de omgeving te beperken en een ander beheerregime is daarbij gewenst.
3. Nieuwe stadsbuurten aan het water zoals in Haven-Stad, bieden ruimte voor meer watersport en -recreatie. Daar is nu nog weinig druk. Ook stadsdeel Noord heeft een enorm areaal aan water met nu nog beperkte mogelijkheden voor watersport en -recreatie.
4. Nieuwe laad- en onderhoudsinfrastructuur voor uitstootvrije motoren van plezier- en passagiersvaartuigen in jachthavens.

## 16.3 **Groen**

Groen is voor veel Amsterdammers van grote waarde. Door de eeuwen heen heeft groen Amsterdam gestructureerd en identiteit gegeven en dat doet het nog steeds. De unieke structuur van Amsterdam in lobben en scheggen zorgt dat iedere Amsterdammer op fietsafstand toegang heeft tot groen. Daarnaast wordt het steeds belangrijker dat we kunnen spelen, sporten, bewegen en elkaar ontmoeten op koele, groene plekken in de directe woonomgeving. Een aanzienlijk deel van de bewoners, vooral kinderen, ouderen en andere kwetsbare groepen, zijn van buurtgroen afhankelijk. Maar alle Amsterdammers besteden hun vrije tijd steeds vaker op groene plekken dicht bij huis.

De groei van de gemeente door verdichting maakt groen steeds belangrijker. Klimaatadaptatie komt daar nog eens bij. Het gebruik van het Amsterdamse groen neemt de laatste jaren flink toe, dus we kunnen ons geen 'verspilling' van groen meer veroorloven. We moeten groen beschikbaar maken voor zoveel mogelijk Amsterdammers, waarbij groen zoveel mogelijk doelen dient. Want stadsgroen heeft heel veel functies: biodiversiteit, plaagonderdrukking, wind- en geluiddemping, klimaatregulering, voedselproductie, vastlegging CO2, sociale en emotionele functies, gezondheid, economie, recreatie, bodemvruchtbaarheid en educatie. Genoeg redenen voor stevige, groene, natuurinclusieve ambities in het verdichtende Amsterdam van de toekomst. Water vervult in veel opzichten dezelfde functies als groen. Rigoureus vergroenen is daarom met recht een van de strategische keuzes van deze omgevingsvisie.

### 16.3.1 Groenbeleid

De in 2018 vastgestelde referentienormen voor groen, sport en andere maatschappelijke voorzieningen vormen een belangrijk ijkpunt voor de planning van nieuw groen in gebiedsontwikkelingen. Veel bestaand groen is vastgelegd in de hoofdgroenstructuur, die al veel langer bestaat. Deze hoofdgroenstructuur deed en doet goed haar werk, maar wordt op enkele punten vernieuwd; zie hiervoor Deel II WAAR en de paragraaf hierna.

Referentienormen en hoofdgroenstructuur zijn onderdelen van een nieuwe brede visie op groen, die in 2020 heeft geresulteerd in vaststelling van de ambitieuze Groenvisie, waarvan de kern wordt overgenomen in deze omgevingsvisie. Gezondheid, natuur/biodiversiteit, klimaatadaptatie en sociaal welzijn zijn daarin de vier grootste belangen van Amsterdams groen. We maximaliseren de positieve effecten van een groene omgeving voor mens en dier. Daarvoor maken we gebruik van vier principes:

1. **We zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen**
   Meer inwoners betekent dat er meer beschikbaar en hoogwaardig groenareaal moet komen. Dat kan openbaar of privaat groen zijn. Onderzocht zal worden welke juridische mogelijkheden er zijn om private ruimtes, zoals daken of tuinen, te vergroenen. Openstellingen gaan uiteraard op gepaste wijze en in goed overleg met de huidige gebruikers. Zie voor volkstuinen ook verderop in deze omgevingsvisie. Tegenover meer openbare toegankelijkheid staat het beschermen van stadsnatuur: de rust- en ruigtegebieden, waar ecologische waarden en natuurbeleving voorop staan.

   We beogen groene routes van voordeur tot landschap. Dit betekent buurtgroen in de directe woon- of werkomgeving, een parkgebied op tien minuten lopen, en een groter groengebied of ruiger landschapspark aan de rand van het stedelijk gebied, binnen vijftien minuten fietsen. Dit heeft gevolgen voor de plek van nieuwe wijken en nieuwe stadsparken, waaronder een stadsbos. Ook de inrichting van vele routes gaat veranderen: meer groenoppervlak ten koste van verharding, meer groen op en aan gebouwen, meer ruimte voor gezonde straat- en pleinbomen. 'Groen, tenzij' wordt het basisprincipe bij de inrichting van het grondoppervlak van de gemeente.

2. **Groen draagt bij aan zoveel mogelijk opgaven**
   Groen kan een positieve bijdrage leveren aan veel doelen in deze omgevingsvisie. Het draagt bij aan klimaatadaptatie, door water vast te houden en zo pieken in wateroverlast en droogte te verminderen. Wel dient men zich in gebieden met houten paalfunderingen rekenschap te geven van de waterverdampende eigenschappen van groen. Droogteresistente beplanting verdampt minder, geschikte soorten staan

beschreven in Handboek Puccini Groen. Groen verlaagt ook hittestress, wat weer voor gezondheidswinst zorgt. Groen biedt ruimte voor beweging, recreatie, rust en gemeenschappelijke (moes)tuinen. Groen speelt een rol in de voedselvoorziening, ook kleinschalig door bijvoorbeeld voedselbossen aan te planten.

Bij inrichting en beheer van groen kiezen we voor behoud of versterking van zoveel mogelijk groene waarden. Maar niet overal op dezelfde manier. In het groen is voor ieder wat wils, maar stads- en buurtparken kunnen zich specialiseren in gebruiksmogelijkheden, waardoor elk stadspark een eigen karakter krijgt. Daarbij zoeken we naar innovatieve oplossingen, zoals buurt- en wijkbossen, voedselbossen en natuurvriendelijker bermbeheer. Ook dubbel gebruik als verticaal groen, meer groen langs het spoor, daken van abri's en gebouwdaken. We stimuleren dat tegels uit tuinen gaan, en halen tegels uit zeer brede trottoirs. Voor vogels en insecten maken we de gemeente aantrekkelijk met nestkasten, zwaluw- en ijsvogelwanden, takkenrillen, en dood hout in groengebieden en infra-passages.

3. **De gemeente wordt natuurinclusief aangelegd en beheerd**
Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Dit speelt ook in het landelijk gebied, door monoculturen in de landbouw. In de gemeente zijn mogelijkheden om de biodiversiteit juist te vergroten. Door natuurinclusief te bouwen, te ontwerpen, in te richten en te beheren, maken we een gemeente waar misschien wel meer plant- en diersoorten kunnen gedijen dan nu in veel gebieden daarbuiten. Natuur kan vaak worden gecombineerd met wonen, recreëren, infrastructuur en bedrijvigheid. Amsterdam wordt een natuurinclusieve gemeente door toepassing van tien punten:
    1. Een aaneengesloten ecologische structuur, met hoge biodiversiteit. Deze wordt opgenomen in een nieuwe hoofdgroenstructuur (zie hierna).
    2. Een verplicht puntensysteem natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw en renovatie. Dit betreft legio dingen, zoals vleermuiskasten, groene daken en inheemse plantensoorten.
    3. Een integraal dakenplan voor het bestaande stedelijk gebied, waar naast biodiversiteit ook blauwe en gele daken een plek krijgen.
    4. Groene(re) particuliere terreinen, via stimuleringsmaatregelen.
    5. Een natuurlijk groen-blauw netwerk in elk nieuw wijkontwerp, in zowel openbare als particuliere ruimte.
    6. Ecologisch beheer van het openbaar groen, waarbij de ecologische kwaliteit wordt gemonitord.
    7. Een flink deel natuurlijk groen en rustgebied in parken. Dit is aandachtspunt bij onderzoek naar de identiteit van de parken in de komende jaren.
    8. Regelmatige metingen van de biodiversiteit van Amsterdam.
    9. Inrichting van zonnige oevers met een flauw talud met inheemse oeverbeplanting. Kades worden natuurinclusief ingericht met onderwatertalud en muurvegetatie.
    10. Bij herprofilering van openbare ruimte staat natuurinclusiviteit voorop, met betere boomgroeiplaatsen en veel variatie in biotopen en beheervormen.

        Bij het ontwerp van nieuwe gebieden moeten we wel rekening houden met het voorkomen van dierplagen. Advies bij het team dierplaagbeheersing van de GGD Amsterdam is altijd mogelijk.

4. **Aan groen werken we samen**
Verschillende opgaven raken elkaar steeds meer en samenwerking wordt steeds belangrijker, ook bij groen. Een groene gemeente maak je samen. We zetten in op meer samenwerking met bewoners, ondernemers, corporaties, kennisinstellingen en andere organisaties. Daar zijn altijd gesprekken over mogelijk. En we zetten in op duidelijke rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente, waarbij samen aan hetzelfde doel wordt gewerkt. Kennis over groen, ecologie en water wordt beter gedeeld. Een en ander wordt de komende jaren uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's.

### 16.3.2 Hoofdgroenstructuur als groene basis

Om groen in een zich ontwikkelende grote gemeente als Amsterdam goed te beschermen, werd in 1996 het instrument 'hoofdgroenstructuur' (HGS) geïntroduceerd. Dit werd daarna steeds beter geïntegreerd in de opvolgende structuurvisies. Alle grotere groengebieden van de gemeente vallen onder het regime van de hoofd-

groenstructuur. Hier mag niet gebouwd worden, en mogelijke ingrepen worden door een onafhankelijke technische adviescommissie (TAC) beoordeeld.

Niet al het Amsterdamse groen valt in de hoofdgroenstructuur. Het beleid hiervoor is flexibeler, maar ook bij keuzes in overig groen geldt natuurinclusiviteit als belangrijk uitgangspunt.

### 16.3.3 Een te vernieuwen hoofdgroenstructuur

We handhaven en versterken het instrument van de hoofdgroenstructuur en blijven gebruikmaken van de adviezen van een onafhankelijke adviescommissie. Wel is de ambitie om de hoofdgroenstructuur op een aantal onderdelen te vernieuwen: een groen-blauw raamwerk, en dynamischer met altijd per saldo een verbetering. Realisatie van onderstaande ambities is mede afhankelijk van adviezen van het Burgerberaad Groene Stad; tot die tijd geldt nog de hoofdgroenstructuur uit 2011.

1. **Een samenhangend groen-blauw raamwerk**
   De Hoofdgroenstructuur gaat zich de komende jaren ontwikkelen van een mozaïek bestaande uit losse onderdelen naar een aaneengesloten groen-blauw raamwerk bestaande uit grote groengebieden die onderling met elkaar worden verbonden door ecologische en recreatieve verbindingen. Zie hiervoor het hoofdstuk WAAR van deze omgevingsvisie.
2. **Een dynamischer hoofdgroenstructuur**
   Een hoofdgroenstructuur in een zich sterk ontwikkelende gemeente blijft een stevige juridisch-planologische bescherming nodig hebben. Daarom wordt de nieuwe hoofdgroenstructuur, als uitwerking van deze Omgevingsvisie, verankerd in het Omgevingsplan. Daarmee wordt het groen in de hoofdgroenstructuur beschermd tegen verharding, bebouwing of andere ontwikkelingen die de groene functie van deze gebieden bedreigen. Maar omdat de gemeente verandert en mensen veranderen, moet de hoofdgroenstructuur ook kunnen mee veranderen.

Daarom zorgen we ervoor dat de hoofdgroenstructuur de komende jaren per saldo groeit en dat de waarde van de hoofdgroenstructuur voor de gemeente op allerlei vlakken toeneemt. Denk aan ecologie, sport en spel, klimaatadaptatie, gezondheid en ontmoeting. In de grote gebiedsontwikkelingen worden nieuwe stadsparken en groene verbindingen aangelegd die deel gaan uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Ook in het bestaande stedelijk gebied gaan we stenige gebieden vergroenen en toevoegen aan de hoofdgroenstructuur.

Deze omgevingsvisie telt meer ambities die om ruimte vragen, zoals sportvoorzieningen, windturbines, onderstations of fietsroutes. Soms krijgen die een plek in de hoofdgroenstructuur. We hanteren daarbij het uitgangspunt dat inpassing van deze ruimtevragers leidt tot een versterking van de waarde van de hoofdgroenstructuur. Denk aan het inpassen van sport in combinatie met het versterken van de ecologische waarden van de groene omlijsting van sportvelden. Bij periodieke herijkingen van de omgevingsvisie en het omgevingsplan zullen we de wenselijke wijzigingen aan de raad voorleggen.

### 16.3.4 Instrumentarium

In tegenstelling tot in de vigerende Structuurvisie maakt het instrumentarium van de hoofdgroenstructuur geen deel uit van de omgevingsvisie. Dit wordt richting omgevingsplan uitgewerkt. Het huidige instrumentarium zoals opgenomen in de Structuurvisie 2040 blijft van kracht totdat een nieuw instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur is vastgesteld. Dit geldt zo lang ook voor de gebiedsvisies die als uitzonderingen zijn aangewezen om in plaats van de Structuurvisie als primair toetsingskader te dienen in gebieden binnen de hoofdgroenstructuur. In de basis continueren we hierbij het vigerende hoofdgroenstructuurbeleid, hier en daar geactualiseerd met nieuwe stedelijke opgaven en ontwikkelingen.

De Amsterdamse hoofdgroenstructuur bestaat uit groen:
- nu of te realiseren in de toekomst;
- met een wijkoverstijgende functie;

- dat van grote waarde is voor het gebruik, gezondheid, natuur, duurzaamheid of vanwege hoge esthetische, stedenbouwkundige of cultuurhistorische waarden;
- dat een cruciale verbindende of structurerende functie vervult;
- of op een andere wijze bijzonder of zeldzaam is.

Dat betekent dat alle stadsparken onderdeel blijven van de hoofdgroenstructuur. Op locaties waar buurtparken essentiële schakels vormen in de groene lijnen en linten van de hoofdgroenstructuur worden deze toegevoegd. Hetzelfde geldt voor waterpartijen en randen. Samen met toevoeging van de groene lijnen en ecologische, recreatieve en bomenlinten wordt zo de hoofdgroenstructuur als geheel vergroot.

Verder blijven alle begraafplaatsen en volkstuinparken deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Hetzelfde geldt voor de groene sportparken en stedelijke sportparken met groene omlijstingen, gezien hun essentiële positionering binnen deze stedelijke groenstructuur. De waarborging van deze groenfuncties in de gemeente wordt gelegitimeerd vanuit een grotere toegankelijkheidsopgave.

Ingrepen in de hoofdgroenstructuur worden door een toetscommissie op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria per groentype worden nog uitgewerkt en dienen als kader voor het omgevingsplan. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

### 16.3.5 Wat gaan we nog uitwerken?

In deze omgevingsvisie hebben we de visie op de ontwikkeling van de hoofdgroenstructuur beschreven en in kaart gebracht. Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt deze op de volgende wijze uitgewerkt:

**Verankering in het omgevingsplan**
Om de visie op de hoofdgroenstructuur de juridische status te geven die zij verdient, zal deze opgenomen worden in het omgevingsplan. Daarvoor is het nodig om:
- de exacte grenzen van de hoofdgroenstructuur te bepalen en te verwerken tot een ‘toetskaart’;
- de verschillende groentypen binnen de hoofdgroenstructuur te actualiseren en toe te wijzen aan de verschillende groenonderdelen van de hoofdgroenstructuur, zoals parken, stadsnatuur, volkstuinparken, sportparken en verbindingen;
- de beleidsregels per groentype op te stellen: dit geeft duidelijkheid over wat er wel of niet inpasbaar is binnen de verschillende groentypen.

In juni 2024 is een referendum gehouden over een voorstel voor nieuw hoofdgroenstructuurbeleid. Omdat een meerderheid tegen het nieuwe beleid heeft gestemd, heeft de raad het voorstel voor het nieuwe beleid verworpen en een motie aangenomen waarin verzocht wordt om een burgerberaad te organiseren over ‘rigoureus vergroenen in een groeiende stad’. De uitkomsten van het burgerberaad (2025) zijn bepalend voor actualisatie van het beleidskader hoofdgroenstructuur.

**Opgavenkaart Groen**
De ambities voor het groen in de gemeente zijn vastgelegd in Rigoureus vergroenen en de Groenvisie. Die vertalen we naar de belangrijkste opgaven voor de korte en middellange termijn. De Opgavenkaart Groen geeft in woord en beeld weer waar de prioriteit ligt voor verbetering en aanleg van groen op alle schaalniveaus. Daarbij wordt de waarde van het groen voor ecologie, klimaatadaptatie, sociaal welzijn en gezondheid betrokken. Zo wordt richting gegeven aan investeringsprogramma’s, programmering en initiatieven.

**Organisatie en werkwijze**
Een stedelijke structuur van groen en water die naast bescherming ook om ontwikkeling vraagt, heeft een daarbij passende organisatie, werkwijze en beheer- en financieringsmethodiek nodig. Hoe zorgen we voor structurele investeringen in de groei van de hoofdgroenstructuur? Hoe zorgen we dat het beheer aansluit bij de gewenste beleving en het gewenste gebruik? We ontwikkelen een voorstel voor wijze van invulling en nieuwe samenstelling van de toetsingscommissie in lijn met de vereisten van de Omgevingswet. Aanpassing van de TAC-verordening maakt hier deel van uit.

## 16.4 Volkstuinen, begraafplaatsen, crematoria

### 16.4.1 Volkstuinen

In Amterdam ligt 300 hectare aan volkstuinparken. Dat is in oppervlak meer dan alle parken in de dichtstbevolkte delen van Amsterdam gecombineerd. De tuinparken zijn belangrijk voor Amsterdam: voor tuinders, voor andere Amsterdammers, voor dieren en planten. Het is groen met een uniek, eigen karakter. We willen deze cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle parken, die al ruim honderd jaar bij Amsterdam horen, behouden voor de toekomst. Daarbij is het belangrijk dat er samen met de tuinders wordt gezocht naar mogelijkheden om meer Amsterdammers van de parken te laten meegenieten. Het volkstuinenbeleid uit 2005 is in samenwerking met de tuinverenigingen aangevuld met een afsprakenkader dat in 2021 is vastgesteld. De kern hiervan is dat het bestaande tuinparkenaanbod in de gemeente wordt veiliggesteld voor de toekomst als belangrijke onderdelen van de hoofdgroenstructuur en dat de toegankelijkheid, de groenwaarden en het maatschappelijk medegebruik op alle tuinparken gaan toenemen. De volkstuinen binnen de gemeente dragen op die manier bij aan meer groene ruimte voor alle Amsterdammers en vormen zo een broodnodige aanvulling op de soms overbelaste stadsparken.

### 16.4.2 Begraafplaatsen

Amsterdam kent zowel gemeentelijke begraafplaatsen (zoals De Nieuwe Ooster en De Nieuwe Noorder) als bijzondere begraafplaatsen (zoals Buitenveldert en Westgaarde). Begraafplaatsen hebben vaak een lange historie en dragen als cultuurhistorische en boomrijke monumenten bij aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de gemeente. Alle begraafplaatsen maken deel uit van de hoofdgroenstructuur. We waarderen en beschermen de begraafplaatsen als plekken met een belangrijke maatschappelijke functie en een hoge natuurwaarde. Met beperkte middelen willen we de toegankelijkheid voor bezoek iets vergroten. Denk hierbij aan verruiming van de bezoektijden, het aanleggen van fietspaden langs de begraafplaatsen, en door langs de randen service aan bezoekers te bieden, zoals een horecavoorziening of museum. Voorts kan de drempel iets worden verlaagd door het organiseren van rondleidingen, lezingen en informatiebijeenkomsten. Duurzaamheid is een thema, bijvoorbeeld door bij de renovatie van paden grindkoffers aan te brengen om water te bergen en af te voeren en door de gebouwen natuurinclusiever te maken en te zorgen voor goede groeiomstandigheden voor groen. Ook begraafplaatsen gaan we steeds meer ecologisch beheren, met bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers. We betrekken omwonenden en nabestaanden bij het onderhoud van het groen.

### 16.4.3 Crematoria

Voor het stichten van nieuwe crematoria op bestaande begraafplaatsen kan alleen medewerking worden verleend na een gemeente- en regiobrede afweging over noodzaak en rentabiliteit, om overaanbod te voorkomen. Bij nieuwe crematoria wordt de hoofdgroenstructuur ontzien. Er zijn combinaties denkbaar met culturele voorzieningen zoals museum, tentoonstellingsruimte of buurtcentrum, en kleinschalige horeca. Elektrisch cremeren op een bedrijventerrein is een mogelijkheid om de druk op de hoofdgroenstructuur te beperken, als er behoefte is aan meer crematoria. Vanuit duurzaamheidsoogpunt wordt elektrisch cremeren bij bestaande crematoria gestimuleerd.

### 16.4.4 Nieuwe richtingen

De huidige Amsterdamse begraaf- en crematiecapaciteit volstaat om in de toekomstige behoefte van verschillende bewonersgroepen te voorzien. Zodra bij wet mogelijk, komt daar de mogelijkheid van alkalische hydrolyse (resomeren in een hydrolisatorium) bij als nieuwe bestemming voor het lichaam van overledenen. Verder signaleren we – mede op basis van demografische inzichten - een toenemende vraag naar begraafmogelijkheden voor onbepaalde tijd. Deze worden zo goed mogelijk binnen het bestaande begraafaanbod ge-

faciliteerd. Hoewel bij wet voor de gemeente een primaire taak in het faciliteren van ruimte hiervoor, gaan we de regionale samenwerking aan om tot zo efficiënt mogelijke oplossingen te komen en doelgroepen zo goed mogelijk te bedienen. Aanvullend zullen voor de middellange termijn de mogelijkheden en wenselijkheid van een gedenkpark nieuwe stijl aan het water op Buiteneiland (IJburg 2e fase) worden onderzocht.

## 16.5 Landschap, recreatie en landbouw

Amsterdam ligt midden in een gevarieerd landschap van grote schoonheid. Het gaat om natuurgebieden, meren en plassen, oer-Hollandse veenweiden, ingerichte recreatiegebieden, landgoederen, akkerbouwgebieden en 'nieuwe wildernis'. In het landschap liggen bovendien twee Unesco-werelderfgoederen: de Hollandse Waterlinies en de Beemster. Het landschap kent altijd een eigenaar, maar vertegenwoordigt ook collectieve waarden. Werken aan het landschap vraagt daarom bij uitstek samenwerking tussen publieke en private partijen. Amsterdam heeft beperkt zeggenschap over het landschap en volgt hierin landelijk en provinciaal beleid. Toch nemen wij verantwoordelijkheid om regionaal actief samen te werken aan beheer en ontwikkeling van een toekomstbestendig landschap. Bovendien liggen er in het landschap grote kansen om bij te dragen aan klimaatadaptatie, denk aan het tegengaan van hitte door de aanleg van moeras of nattere weilanden. Daardoor ontstaat meer koele lucht die Amsterdam kan instromen. Of denk aan opvang van piekwater in diepere polders, dat overstroming van de gemeente deels kan voorkómen. In de omgevingsvisie beschrijven wij onze inzet, niet als af plan, maar als richting voor deze samenwerking.

We streven naar een duurzaam en verbonden landschap van hoge kwaliteit:
- Duurzaam landschap is houdbaar landschap: landschap dat niet wordt 'opgemaakt' of onomkeerbaar aangetast of gebruikt.
- Met het stedelijk gebied verbonden landschap is gemakkelijk bereikbaar landschap waarvan de stedeling vindt dat "het erbij hoort" en waar hij trots op is.

Hoge kwaliteit gaat onder andere om gave ontginningspatronen, hoge biodiversiteit, per landschapstype onderscheidende kernkwaliteiten en een hoogwaardig netwerk van fiets- en wandelpaden. We hanteren de volgende uitgangspunten:

1. **Respect voor flora & fauna en cultuurhistorie**
   We richten ons op de belangen van mensen én op die van dieren en planten. Herstel en behoud van ecologische waarden zijn van belang. Daarom richten we ons op natuurinclusief bouwen, natuurinclusieve kringlooplandbouw en robuuste natuurgebieden en natuurverbindingen. Ook de cultuurhistorische waarden, denk bijvoorbeeld aan oude dijkjes en slootpatronen, beschermen en herstellen we, waar mogelijk.
2. **Kostbaarheid**
   We beschouwen en behandelen de voorraad landschap als niet-hernieuwbaar en kostbaar goed, waar we zuinig op moeten zijn. We richten ons op zoveel mogelijk voorkomen van areaalverlies, voorkomen van onomkeerbare aantasting, herstel en ontwikkeling van landschapswaarden, hernieuwbaar gebruik en grote openbare toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landschap.
3. **Publieke zaak**
   Het landschap is van levensbelang voor Amsterdam en vraagt daarom meer sturing door de gemeente, samen met andere overheden, private partijen en burgers. Zo werken we met regio en Rijk aan de NOVEX-MRA, waarin maatregelen voor het regionale groenblauwe netwerk worden opgenomen. We nemen deel aan gemeenschappelijke regelingen: de zogenaamde recreatieschappen (Twiske-Waterland, Spaarnwoude en Groengebied Amstelland). Ook zijn we partner in het maatschappelijke initiatief 'De Groene Stelling', dat werkt aan een natuurrijker en beter toegankelijk landschap waarin meer streekproducten worden gemaakt.
4. **Verbondenheid**
   Om Amstedam gezonder te maken en gezond te houden is ook goed landschap nodig. Het stedelijk gebied en landschap zijn van elkaar afhankelijk en vormen samen meer dan de som der delen. Groen en blauw in de stad in het stedelijk gebied en het landschap vormen een samenhangend netwerk. Verbondenheid betekent ook dat de producten uit het landschap bij de boer of in het stedelijk gebied te koop zijn.
5. **Behoud scheggenstructuur**

De structuur van de lobben en groene scheggen maakt het mogelijk dat elke Amsterdammer binnen 15-20 minuten in het landschap is. Routes naar het landschap lopen zoveel mogelijk via of door de scheggen. Nabij de scheggen groeit Amsterdam bovendien hard en de recreatieve drukte in de scheg neemt toe. Deze 'koppen van de scheggen' zijn belangrijke schakels naar het landschap. Een ontwikkeling naar regionaal landschapspark is, in samenwerking met buurgemeenten, waterschap, provincie en recreatieschappen, ingezet in de Diemer-, Amstel- en Westeinderscheg.

6. **Heldere grenzen**
   Hoewel stad en land bij elkaar horen, is het niet goed als ze op elkaar gaan lijken. De behoeften van de stedeling in het landschap (de beleving van rust en groene of blauwe ruimte, waarin recreatie, natuur en landbouw vanouds thuishoren) zijn anders dan de behoeften in de stad. Een heldere stad-landgrens en heldere ruimtelijke ordening zijn daarom nuttig en nodig.
7. **Kernkwaliteiten**
   De kernkwaliteiten van de landschappen verschillen van open water tot bos en van groot- tot kleinschalig. Amsterdam juicht ontwikkelingen toe die de kernkwaliteiten van een landschap versterken en gaat ontwikkelingen tegen die deze kwaliteiten aantasten. De provinciale Omgevingsverordening beschrijft gedetailleerd de kernkwaliteiten van de landschappen in heel Noord-Holland, en is hierin leidend.

De gemeente Amsterdam erkent de belangrijke rol van agrariërs in de transitie van het Amsterdamse buitengebied. Zij dragen niet alleen bij aan de voedselvoorziening, maar spelen ook een sleutelrol in het beheer van het landschap. Tegelijkertijd stellen provinciale, nationale en Europese regelgeving hoge eisen aan de sector, met ingrijpende veranderingen tot gevolg om de landbouw toekomstbestendig te maken.

De agrarische sector staat hierdoor voor grote uitdagingen. Ook de Amsterdamse ambitie om kringlooplandbouw de norm te maken en het buitengebied in te zetten voor klimaatadaptatie en recreatie, wordt door veel agrariërs als ingrijpend ervaren. Dit geldt eveneens voor de ontwikkeling van multifunctionele landbouw in het buitengebied van stadsgebied Weesp.

De komende jaren gaat de gemeente in gesprek met ondernemers in het Amsterdamse buitengebied om gezamenlijk te verkennen hoe er beter kan worden samengewerkt aan een toekomstbestendig en aantrekkelijk perspectief voor de landbouw.

### 16.5.1 Nieuwe richtingen

In samenwerking met andere partijen gaan we aan de slag met de volgende thema's:

- **Bodemdaling en biodiversiteit in landelijk gebied, zoals Waterland en Weesp**. Doel: beperken bodemdaling en vergroten biodiversiteit. Het gaat hierbij om een transitie die sommige boerenbedrijven hard raakt en tijd kost.
- **Recreatie**. Doel: adequate en duurzame recreatievoorzieningen bieden en de organisatie en aansturing daarvan verbeteren. Dit kan betekenen dat de gemeente meer middelen vrij moet maken, omdat de recreatiedruk toeneemt en extra voorzieningen nodig blijken.
- **Klimaat en landschap**. Doel is een landschappelijk goed ingepaste bijdrage te leveren aan de transitie naar duurzame energie, het vermijden van CO2-uitstoot, vastleggen van CO2, klimaatadaptatie en waterberging.
- **Ontwikkeling van de scheggen**. Doel is om uitgaande van de kernkwaliteiten, ontwikkelingen te realiseren die de betekenis van de scheg voor de gemeente vergroten. We zoeken naar combinaties tussen de recreatieve opgave met biodiversiteit, klimaatadaptatie, energietransitie, circulariteit, landbouwtransitie en/of gezonde leefomgeving.
- **Bekostiging en aansturing van het landschap**. We brengen de investerings- en beheeropgave in het landschap in beeld, zoeken nieuwe financieringsmodellen en verbeteren de aansturing van het landschap.
- **Voedselstrategie**. We werken aan vermindering van 'foodmiles', een grotere betrokkenheid van burgers bij voedselproductie en niet-agrarische verbreding van de landbouw.
- **Bereikbaarheid van het landschap**. Na de uitvoering van de pilot 'buitenpoort' Santpoort-Noord volgt opschaling naar vijf extra landschapspoorten. Realisatie van een metropolitaan fietsnetwerk en een afwisselend wandelnetwerk.
- **Communicatie**. We ontsluiten de verhalen van het landschap en dragen deze uit.

Door vanuit deze nieuwe richtingen slim aan te sluiten bij programma's van andere partijen en koppelingen te maken met andere doelen van de omgevingsvisie kan veel bereikt worden met ene beperkte inzet.

### 16.6 **Dierenwelzijn**

Amsterdam biedt een leefomgeving voor vele organismen. In de gemeente leven zo'n 6.000 verschillende soorten dieren in het wild. Het samenleven van mens en dier in de gemeente vraagt om rekening houden met elkaar, ook bij ruimtelijke ingrepen. Dat is van belang voor de dieren én de mensen, want natuurinclusiviteit en biodiversiteit zijn levensvoorwaarden voor ons allen.

Dierenwelzijn gaat over de kwaliteit van leven zoals die door het dier wordt ervaren. We willen voldoen aan de natuurlijke behoeften van het dier en we willen dat een dier vrij is van (fysiek of geestelijk) ongemak. Het gaat hierbij over gehouden dieren (huisdieren en landbouwdieren) én vrij levende dieren.

Vrij levende dieren kennen geen grenzen. Ze zoeken de voor hen meest ideale leefomstandigheden op waar dekking, voedsel, vocht en voortplantingsmogelijkheden beschikbaar zijn. Ze vinden die mogelijkheden in gebouwen, tuinen, parken, sloten, natuur- en recreatiegebieden, enzovoorts. Deze mogelijkheden willen we in stand houden en verbeteren. Bij bouwplannen of veranderingen in de openbare ruimte nemen we de zorg voor dieren zo vroeg mogelijk mee in keuzes en afwegingen. Er worden bijvoorbeeld fauna-uittreedplaatsen aangelegd, zodat dieren veilig het water in en uit kunnen.

Gehouden dieren hebben recht op genoeg openbare ruimte om vrij te kunnen bewegen. Daarom dienen er voldoende, goed over de gemeente verspreide losloopgebieden voor honden te zijn. Overlastgevende dieren zoals duiven en ratten beheersen we in Amsterdam op een diervriendelijke manier.

Landbouw en veehouderij dienen (uiteindelijk) duurzaam te zijn en rekening te houden met dierenwelzijn. Landbouwdieren horen de ruimte te hebben en te beschikken over schuilmogelijkheden tegen extreme weersomstandigheden. Daarom voorzien wij in planologische mogelijkheden voor bijvoorbeeld schuilstallen en (semi-)natuurlijke schuilgelegenheden. Intensieve veehouderij op Amsterdams grondgebied is ongewenst.

## 17 **Compact Amsterdam**

Amsterdam wil een mooie gemeente zijn, met een compact stedelijk gebied. Dat betekent dat ruimte in de Amsterdam slim benut wordt en het geheel ruimtelijke kwaliteit oplevert. Daarbij maken we onderscheid tussen de kwaliteit van architectuur, stedenbouw, landschap en cultuurhistorisch erfgoed. Het gaat daarbij zowel om functionele als esthetische kwaliteit. En een mooi, compact Amsterdam betekent ook een slim benutten van de ruimte onder de grond, zodat op het maaiveld meer leefruimte over blijft. Inpassing van nutsvoorzieningen en netwerken voor energie en afval worden in een verdichtende gemeente steeds lastiger en vragen om zorgvuldige planning en goede afstemming.

### 17.1 **Ruimtelijke kwaliteit**

Er is op projectniveau dan veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Die aandacht is er veel minder op het niveau boven en tussen de projecten, de cruciale schakels en lijnen van de gemeente. Dat is vooral zichtbaar in de zones waar verschillende bouwperiodes, bouwtypen of infrastructuur samenkomen en waar projecten (letterlijk of figuurlijk) met de ruggen naar elkaar of hun omgeving staan. Deze omgevingsvisie is de start van een nieuwe manier van werken, waarbij de ruimtelijke samenhang van de gemeente en een onderbouwd idee over de ontwikkelkansen in de gemeente vertrekpunten zijn. Het ruimtelijk-programmatisch kader uit Deel II WAAR biedt een basis waarop we meer gebiedsgericht verder kunnen werken aan ruimtelijke kwaliteit. Amsterdam moet zo een gemeente worden waar mensen met nog meer genoegen doorheen kunnen wandelen en fietsen, met zo

min mogelijk plekken die men het liefste mijdt.

Meer richting geven aan ruimtelijke- en omgevingskwaliteit gaat prima samen met ruimte bieden aan allerlei vrije vormen van stadmaken, een andere prioriteit van deze omgevingsvisie. Meer richting geven betreft vooral het grotere geheel en de begrenzingen. Daarbinnen kunnen vele vrijheden worden gevierd. De zeer gevarieerde en nog steeds bejubelde grachtengordel is eigenlijk op eenzelfde wijze ontstaan.

**Commissie Omgevingskwaliteit (COK)**
De Omgevingswet vraagt om een nieuwe omgang met de beoordeling van bouwplannen. Amsterdam kent een traditie van meer dan honderd jaar waarin een ontwerp voor een gebouw of een nieuw gebied door een onafhankelijke commissie wordt beoordeeld om te zien of het voldoende kwaliteit toevoegt en of het past in zijn omgeving. De criteria die de commissie gebruikt zijn vastgelegd in de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' en in 'Waarderingskaarten architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit'. In 2024 is de oude Commissie Ruimtelijke Kwaliteit omgevormd tot een Commissie Omgevingskwaliteit (COK). Deze adviseert nog steeds over de individuele kwaliteit van bouwplannen in de fase van vergunningverlening, maar heeft ook een subcommissie Integrale Omgevingskwaliteit. Deze adviseert bestuur én initiatiefnemers van bouwprojecten in een vroeg stadium van planvorming. Om integraal te kunnen adviseren, is de commissie breed samengesteld: architecten, stedenbouwkundigen, cultuurhistorici, landschapsarchitecten en ontwerpers openbare ruimte. Per 1-1-2024 zijn daar de expertises duurzaam bouwen en woonkwaliteit aan toegevoegd. Beide thema's zijn op dit moment echter geen weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning. Vanaf 2025 worden stappen gezet om binnen de formele taakstelling van de COK invulling te geven aan het begrip 'omgevingskwaliteit' onder de Omgevingswet. Hieraan verbonden is de stap om de gewenste mate van verbreding beleidsmatig te verankeren.

### 17.1.1 Nieuwe richtingen

Om optimaal gebruik te maken van de kansen die de Omgevingswet biedt, wordt de samenstelling en werkwijze van de commissie steeds bekeken in samenhang met maatschappelijke vraagstukken en uitdagingen waar de gemeente voor staat. Om die reden wordt geëxperimenteerd met regiemodellen waarin supervisie, COK en ontwerpers intensief samen optrekken om in een open en transparant proces voor de gemeente te werken aan een optimaal resultaat. Begeleiding door de COK staat in dat model garant voor een openbaar proces en publieke verantwoording.

Om de enorme opgave van verduurzaming optimaal te kunnen begeleiden, is de commissie versterkt met specialisten in energietransitie en circulair bouwen. Daarin wordt bijvoorbeeld door middel van het project *Duurzaam Renoveren* nadrukkelijk de samenwerking gezocht met corporaties en VvE's.

Wat moet nader worden uitgewerkt?
1. Verankering van de welstandsnota en waarderingskaarten in het omgevingsplan; door het maken van (gebiedsgerichte) regels voor veelvoorkomende kleine bouwplannen (pv-panelen, warmtepompen, dakkapellen en ingrepen aan de binnenzijde van gesloten bouwblokken) hoeven deze niet meer te worden getoetst. Daardoor komt voor de COK meer ruimte vrij voor advisering aan de voorkant in plaats van toetsing in de slotfase van het proces.
2. Door de raad kan nader worden aangegeven welke bouwplannen en stedenbouwkundige ingrepen worden voorgelegd aan de Commissie Omgevingskwaliteit.

## 17.2 Cultuurhistorie en archeologie

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers Amsterdam beleven. Daarnaast is de gemeente als gevolg van de fusie met Weesp een grote hoeveelheid objecten en plekken met cultuurhistorische waarde rijker geworden.

Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van Amsterdam en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten als de grachtengordel, de binnenstad van Weesp, Plan Zuid van H.P. Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden en de vele gebouwde monumenten in de gemeente hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken, de Hollandse Waterlinies en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.
Erfgoed versterkt het imago van Amsterdam in de wereld en is daarmee een belangrijke meerwaarde voor de aantrekkelijkheid van de gemeente. Bovendien is het een bron van inspiratie. Amsterdam heeft een stedenbouwkundige traditie die gebruikmaakt van de historische ondergrond. De bestaande opbouw van de gemeente, met herkenbare groeiringen en een stevige basisstructuur van straten, lanen, water en groen, is uitgangspunt voor verdere ontwikkeling. Dit zorgvuldig voortbouwen op wat er is, maakt Amsterdam tot een leefbare gemeente. De lange lijnen van de geschiedenis zijn op verschillende schaalniveaus in de gemeente terug te vinden. Elke buurt, elk gebouw en elke plek, onder en boven het maaiveld, maakt deel uit van dat grotere geheel.

Veel gebouwen en buurten hebben daarom een beschermde status. Het Beleidskader Monumenten geeft aan of en hoe aanpassingen aan monumenten mogelijk zijn, waaronder verduurzamingsingrepen. Bij ingrepen in de archeologische ondergrond gelden via het omgevingsplan voorschriften die voor ontwikkelaars duidelijk maken of vooraf onderzoek nodig is. Het Amsterdamse erfgoedbeleid is getrapt van opzet. Zo betekent archeologisch onderzoek in eerste instantie een bureaustudie, die alleen waar nodig wordt gevolgd door een opgraving of fysieke bescherming. Waar het om bovengrondse waarden gaat, zijn er belangrijke raakvlakken met het beleid voor ruimtelijke kwaliteit, onder meer vanwege de waarderingskaarten die onderdeel zijn van het welstandsbeleid. Kern van dit beleid is behoud en gebruik van erfgoedwaarden. Voorts is uitgangspunt dat erfgoed vroeg wordt betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen, zodat erfgoed in alle afwegingen wordt meegenomen.

### 17.2.1 Nieuwe richtingen

Deze omgevingsvisie formuleert een stevige ambitie voor het verduurzamen, verdichten en vergroenen van het bestaande stedelijk gebied. De komende decennia raakt bijna alle ruimtelijke ontwikkeling in Amsterdam daarom aan bestaande cultuurhistorische waarden. Het meest pregnant is dat het geval in naoorlogse wijken in Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Maar ook in transformatiegebieden als Amstel III, Schinkelkwartier en langs de IJ-oevers is waardevol erfgoed te vinden. In veel ontwikkelgebieden kunnen bestaande kwaliteiten als uitgangspunt of inspiratie dienen voor vernieuwing. Dat vraagt op sommige plekken om een meer ontwikkelgerichte benadering van erfgoed bij verduurzamen, verdichten en vergroenen. We maken nieuwe ruimtelijke kwaliteit die een passende en waardevolle toevoeging vormt aan het bestaande. Tegelijk zijn er veel plekken waar erfgoedbeleid meer gericht zal zijn op behoud en versterken van de huidige waarden.

De komende jaren willen we de positie van erfgoed in de Amsterdamse verduurzamings-, verdichtings- en vergroeningsopgave helderder maken. Dat doen we door in deze visie al aan te geven waar en welke bestaande waarden in de gemeente aanwezig zijn, zie hiervoor de paragraaf Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt in Deel II WAAR. De meerwaarde van cultuurhistorie bij verduurzamen, verdichten en vergroenen hebben we onderstreept in de Bestuursopdracht Erfgoed in een dynamische gemeente en de Uitvoeringsagenda Duurzaam Erfgoed. Ook in gebiedsprogramma's kunnen bestaande waarden in verband gebracht worden met ontwikkelopgaven en -kansen. Verder worden archeologische bouw- en aanlegregels voor iedereen beter inzichtelijk gemaakt met een waardekaart. Toch blijft het inzetten van en de omgang met erfgoed vooral maatwerk. In het Amsterdamse stadmaken streven we naar meer diversiteit en meer onderscheidende kwaliteiten binnen de gemeente. Erfgoed kan naast inspiratiebron ook een startpunt van het gesprek met bewoners zijn. Daarbij is bij uitstek aandacht voor het erfgoed van arm en rijk, voor joods erfgoed en het koloniaal verleden. Op die manier kan erfgoed nog meer een verbindende kracht zijn voor de identiteit van Amsterdam.

## 17.3 Hoogbouw

Groeien binnen grenzen betekent verdichting van het bestaande stedelijk gebied. Dat vraagt op sommige plekken om buurten met hoge dichtheden. Deze omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan verdichting, concentratie en functiemenging. Hoogbouw (wat meestal wil zeggen: hoger dan 30 meter) kan worden gebruikt om zeer hoge dichtheden te realiseren op plekken waar de druk op de ruimte hoog is en die goed zijn ontsloten via openbaar vervoer en fiets, terwijl er ook ruimte blijft voor groene plekken. Daarnaast maken hoogbouwclusters Amsterdam leesbaar. Ze zijn een uitdrukking van de meerkernige ontwikkeling van de gemeente. Om de ontwikkeling van hoogbouw in goede banen te leiden, is het Hoogbouwbeleid 2024 vastgesteld.

Het Hoogbouwbeleid 2024 heeft verschillende consequenties voor verschillende delen van de gemeente. In een aantal gebieden is hoogbouw heel goed mogelijk, onder voorwaarde van een zorgvuldig samenspel met gebieden van bijzondere waarde. Rondom de spoorlijnen en langs het IJ kan hoogbouw bijdragen aan de verdichtingsopgave. Hoogbouw rondom een aantal ov-stations biedt een goed antwoord op de inzet om op goed bereikbare plekken hoge dichtheden te realiseren. Dat zijn onder meer Sloterdijk, Amstel, Zuid, RAI, Lelylaan, Duivendrecht, Bijlmer-Arena, Science Park en de Hemknoop in Haven-Stad. Hoogbouw kan hier als baken voor het station fungeren en zo bijdragen aan de leesbaarheid van Amsterdam. Ook in Osdorp-Centrum, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein kan hoogbouw bijdragen aan verdichting en tevens de plek markeren. Langs het IJ en in Haven-Stad geven hogere clusters en accenten van hoogbouw samen met de open ruimte van het water en de toekomstige bruggen het stadsbeeld vorm. In het havengebied zijn - met uitzondering van het luchthavenindelingsbesluit (LiB) - geen beperkingen op de bouwhoogte van installaties als windturbines, kranen en schoorstenen.

In andere delen van de gemeente gaan we terughoudender om met hoogbouw. Binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ, op IJburg en in Buitenveldert is hoogbouw zeer beperkt mogelijk, als uitzonderingen in een gemeente die overwegend uit laagbouw en middelhoogbouw bestaat. In Noord, Nieuw-West en Zuidoost is hoogbouw mogelijk langs de lange doorgaande straten en lanen en langs infrastructurele lijnen, mits goed ingepast in de stedenbouwkundige structuur. Tenslotte blijven we terughoudend op plekken van bijzondere waarde, waar met hoogbouw een grote schaalbreuk zou ontstaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Amsterdamse grachtengordel en de binnenstad van Weesp. De bestaande kwaliteiten van de gemeente zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van de gemeente.

Naast de zorgvuldige inpassing van hoogbouw in de gemeente als geheel, vinden we het belangrijk om hoge gebouwen op een zorgvuldige wijze in de directe omgeving in te passen, vorm te geven en rekening te houden met functionaliteit en bruikbaarheid voor langere tijd. Daarom kent het hoogbouwbeleid vier principes:

1. Hoogbouw draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte
2. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw
3. Hoogbouw gaat lang mee
4. Hoogbouw maakt op een mooie manier onderdeel uit van het stadssilhouet.

## 17.4 Bouwdynamiek

Verdichting van de gemeente gebeurt niet alleen in gebiedsontwikkelingen, maar vindt ook spontaan plaats via kleinschalig opbouwen, aanbouwen en onderkeldering van panden in bestaande wijken.

Hoewel deze woninguitbreidingen vooral in naoorlogse wijken bij kunnen dragen aan vergroting van het wooncomfort, veroorzaakt het in de dichter bebouwde gebieden steeds vaker problemen. Omwonenden ervaren overlast van bouwmaterialen in de openbare ruimte, afsluitingen van wegen en stoepen, en overlast door lawaai, stof en trillingen, tot zelfs schade door de verbouwingen. De ‘bouwdynamiek’, zoals we dat nu noemen, is met name in de stadsdelen Zuid en West zeer sterk toegenomen.

### 17.4.1 Nieuwe richtingen

In gebieden waar bouwdynamiek de afgelopen jaren het meest aan de orde was, is vergunningsvrij bouwen in binnentuinen beperkt en zijn bouwbeperkingen ingesteld ten dienste van cultuurhistorische bescherming van waardevolle panden. Er zijn eisen gesteld aan het maximale verhardingspercentage voor binnentuinen en maximale omvang van tuishuisjes en bergingen. Ook is het kruimelgevallenbeleid in Zuid en West aangepast door het opnemen van diverse bouwbeperkingen.

Met de Omgevingswet is de invloed die bewoners op bouwactiviteiten kunnen uitoefenen toegenomen. Via participatie kunnen zij vroegtijdig hun onzekerheden en zorgen kenbaar maken. We willen bewoners en initiatiefnemers beter informeren over het proces van vergunningverlening en de rechten en plichten van verschillende partijen bij bouwactiviteiten. In de vervolgaanpak van bouwdynamiek richten we ons vooral op maatregelen in de openbare ruimte en bij communicatie.

## 17.5 **Daken**

De druk op Amsterdam neemt toe, in de ondergrond, op maaiveldniveau uiteraard, maar ook op het dakenlandschap. Amsterdamse daken worden tot nu toe voornamelijk gebruikt als bescherming tegen regen en wind voor de verdieping eronder. Daar kunnen we veel meer mee doen. Daken kunnen bijdragen aan belangrijke doelen van deze omgevingsvisie, zoals:

- klimaatadaptatie, door wateropvang, vertraagde waterafvoer en isolatie;
- biodiversiteit, door het toevoegen van groen;
- energietransitie, door het plaatsen van zonnepanelen;
- sociale functies, met dakterrassen of sport, spel en bewegen;
- verdichting van het bestaande stedelijk gebied, door het optoppen met extra verdiepingslagen.

Het dakenlandschap wordt onderdeel van de ruimtelijke ordening van de gemeente. Amsterdam gaat regelgeving zodanig aanpassen dat het meervoudig gebruik van daken wordt gestimuleerd. Inmiddels komt dat terug in vele vormen van thematisch beleid. De voornaamste daarvan zijn de Regionale Energiestrategie, de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam, Amsterdam Weerproof, de Groenvisie, de Hemelwaterverordening en de dakeninventarisatiekaart Zonnepanelen en erfgoed. Wat dat laatste betreft: een monumentenstatus is dus niet op voorhand een belemmering voor meervoudig gebruik van het dak.

Het dak verandert van kostenpost naar mogelijk verdienmodel. De enkelvoudige, oorspronkelijke, beschermende functie levert niets op, maar zonnepanelen of dakterrassen wel. ‘Verdienen’ kan ook anders worden opgevat: door afwatering op eigen kavel verplicht te stellen, kan een juiste benutting van het dak een goedkope en effectieve manier zijn om aan die plicht te voldoen.

Het is vooral belangrijk dát daken meervoudig worden gebruikt, van secundair belang is de wijze waarop dat gebeurt. Alle geschikte daken moeten kunnen worden benut. De vastgoedeigenaar en/of het bouwproject beslist erover en is daarbij van vele factoren afhankelijk, zoals de locatie in de gemeente (een dakterras in de binnenstad is lastiger dan een dakterras in Zuidoost); de eigenschappen van de locatie (de Rivierenbuurt vraagt meer wateropvang dan Nieuw-West); de hellingshoek van het dak; de bouwkundige staat van het gebouw enzovoorts.

### 17.5.1 Stimuleren van vele partijen

Luchtfoto’s van Amsterdam gaan er de komende jaren gaandeweg anders uitzien. Aangezien de meeste daken geen gemeentelijk eigendom zijn, werken we hierin samen met woningcorporaties, huurderskoepels en vele andere gebouweigenaren. Dit doen we door partnerschappen, pilots, kennisuitwisseling en stimuleren met subsidies.

We gaan onderzoeken of en waar regels en beleid het gebruik of de inrichting van daken in de weg zitten. En

zetten in op versterking van de uitvoering via bijvoorbeeld:

- kennisvermeerdering en -deling;
- opname van ‘multifunctionele daken’ in beleidschecklists;
- intensiveren van bestaande programma’s, bijvoorbeeld het actief benaderen van nieuwe projecten;
- ruimhartige beoordeling van vergunningaanvragen voor multifunctioneel gebruik van daken;
- subsidiëring.

## 17.6 **Ondergrond**

Al in de zestiende eeuw werd in Amsterdam slim gebruikgemaakt van de ondergrond. Boomstammen werden toen de grond in geslagen om ervoor te zorgen dat gebouwen niet op de slappe veenlaag rustten, maar op de stevigere zandlaag daaronder.

Tegenwoordig ligt de ondergrond van Amsterdam vol met infrastructuur en is er een sterke ruimteconcurrentie van kabels, leidingen, ondergrondse parkeerruimtes en afvalcontainers, kelders en daarnaast ruimte voor infiltratie van regenwater en boomwortels. Tegelijkertijd is er ruimte nodig voor de hoge ambities van Amsterdam, bijvoorbeeld klimaatbestendigheid, circulariteit, energiestrategie en digitalisering. Ook de woningbouwopgave vraagt ondergronds veel ruimte, juist in transformatiegebieden. Voorts speelt de vervangingsopgave van kademuren en bruggen en van de riolering.

Tot slot is het stedelijk bodem- en watersysteem door menselijk handelen historisch belast. De bodem is plaatselijk verontreinigd, bijvoorbeeld met lood en PFAS, en ook de bodembiodiversiteit is slechter dan vroeger.

### 17.6.1 Algemene strategie

We willen toe naar een duurzaam beheerde gezonde en vitale bodem, die de door de gemeente gevraagde functies kan vervullen. Meer regie op de ondergrond is daarvoor een harde noodzaak. Het volwaardig meenemen van de ondergrond in afwegingen is echter complex door de onzichtbaarheid en onbekendheid van het bodem- en watersysteem.

We hebben uitgangspunten geformuleerd voor goede afwegingen. Ten eerste moeten nut- en noodzaak van gebruik van de ondergrond worden onderbouwd, en gaan combinaties van functies voor enkelvoudige functies. Bij het programma ‘Kademuren en bruggen’ wordt nagedacht over de inpassing van extra functies. Ten tweede staan de kenmerken en identiteit van gebieden centraal. Activiteiten vinden bij voorkeur plaats op plekken waar de natuurlijke omstandigheden daarvoor het meest geschikt zijn. Ten derde streven we naar circulariteit met een gesloten grondbalans via onze eigen grondbank, en wordt gezocht naar manieren om bagger die vrijkomt bij onderhoud van sloten als waardevolle grondstof te hergebruiken binnen Amsterdam. Tot slot: de ondergrond en het bodem- en watersysteem eindigen niet bij de gemeentegrens. Voor bijvoorbeeld de diepere ondergrond kijken we naar mogelijkheden voor geothermie (zie Duurzaam Amsterdam) samen met de metropoolregio en provincie Noord-Holland.

### 17.6.2 Slimmer ontwerpen, ondergrond als uitgangspunt

Uitgangspunt is dat bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling de bovengrond en de ondergrond vanaf het begin in samenhang worden bezien. Driedimensionale ruimtelijke ordening dus, waarbij het maaiveld als grens tussen onder- en bovengrond steeds meer vervalt. Daarnaast moeten we steeds de samenwerking zoeken tussen verschillende programma’s en thema’s, want dan past er meer. We hebben hiervoor een Integrale Ontwerpmethode voor de Openbare Ruimte ontwikkeld, die in de toekomst steeds meer tot standaard zal worden.

Deze aanpak biedt alle betrokkenen concrete handvatten om tot een afgestemd ontwerp en realisatie te komen. Dat gebeurt op het juiste schaalniveau, voor een toekomstvaste duurzame inrichting, voor innovatieve oplossingen die vormgeven aan de energietransitie, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

### 17.6.3 Regie voeren op de ondergrond

De gemeente is de regisseur voor de ondergrond. Hiervoor bestaat het Coördinatiestelsel, dat onlangs haar 100-jarig bestaan vierde. Daarnaast kent Amsterdam 'Werken in Openbare Ruimte' (WIOR). Dit is een verordening waarin de aanvraag, beoordeling en de vergunningverlening voor het werken in de openbare ruimte wordt geregeld.

De toenemende druk op de ondergrond vraagt om nieuwe oplossingen. De gemeente heeft allereerst een regisseur ondergrond aangewezen. Deze is verantwoordelijk voor een integraal perspectief op de ondergrond, bijvoorbeeld het afstemmen van programma's voor boven- en ondergrond, het verbeteren van de informatiepositie, het implementeren van nieuwe technieken (zoals ondergrondse boringen), en het oplossen van acute en concrete problemen. Ook stelt de gemeente het Omgevingsprogramma Ondergrond (OPO) op. Het OPO is sturend voor de strategische langetermijninrichting van de ondergrond, en biedt ontwerpoplossingen aan. Daarnaast wordt gewerkt aan een herijking van het Amsterdamse bodembeleid. Beide worden verwacht in 2025.

De gemeentelijke regisseur kan veel, maar niet alleen. Er zijn twee lijnen om de samenwerking vorm te geven. Volgens de eerste lijn kan de ondergrond integraal onderdeel worden van bestaande programma's, zoals klimaatadaptatie en energietransitie (zie bijvoorbeeld het Ontwikkelperspectief distributienet Amsterdam). De tweede lijn volgt een gebiedsgerichte aanpak met de zogenaamde Integrale Gebiedsplannen (IGP's). Voorbeelden hiervan zijn het Centrumeiland, de Sluisbuurt, en de Buiksloterham. Daar worden ambities voor energie, afval, weerproof en nutsvoorzieningen in samenhang boven- en ondergronds op een hoger niveau getild. In het bestaande stedelijk gebied is regievoering op de ondergrond een grotere uitdaging, maar evengoed een harde noodzaak. Regievoering is ook cruciaal voor de diepere ondergrond, bijvoorbeeld op de positionering van warme en koude bronnen van WKO-systemen.

### 17.6.4 Nutsinfrastructuur

Onder de grond ligt meer dan 10.000 km aan kabel- en leidingnetwerken. De netwerken zijn bovengronds herkenbaar door vele trafokasten, verdeelstations, antennes, warmteoverdrachtstations, gemalen enzovoorts.

De energietransitie, een circulaire economie en digitalisering leiden tot nieuwe ondergrondse infrastructuur:
- warmte- en koudenetten, soms in combinatie met warmte-koudeopslag;
- uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitsnetwerk;
- ondergrondse inzameling en transport van afval;
- vervanging van gietijzeren gasleidingen, riolering en andere ondergrondse assets;
- aanleg van glasvezel en de uitrol van 5G.

Andere ontwikkelingen leiden misschien tot minder leidingen, maar per saldo is de tendens: meer en grotere leidingen. Dit vraagt om kabels en leidingen in meer gebundelde vorm en daarvoor is samenwerking nodig. Op deze wijze is er ruimte voor nieuwe netwerken en vaak ook nog voor een fraai maaiveld met bomen en waterberging.

Het werken aan de onder- en bovengrondse (nuts)infrastructuur in de openbare ruimte maakt onlosmakelijk deel uit van het stedelijk leven. Tegelijkertijd leiden deze werkzaamheden tot verstoring van het functioneren van de gemeente. Integrale programmering én integrale inrichting is nodig om de gemeente te voorzien van betrouwbare en duurzame voorzieningen, het voorkomen van een wildgroei aan boven- en ondergrondse voorzieningen en een hausse aan voortdurende, ingrijpende wegwerkzaamheden. Doordachte kabel- en leidingensystemen (gecombineerde bovengrondse voorzieningen, mantelbuizen, kabelgoten, leidingentunnels enzovoorts) en samenwerking tussen de verschillende netbeheerders zijn hierbij belangrijk. De gemeente als grondeigenaar en WIOR-vergunningverlener voert regie.

Deze ontwikkelingen vergen een toenemende regie op alle niveaus. Alle partijen hebben hierbij een rol te vervullen. Het coördinatiestelsel en het WIOR zijn in ieder geval verantwoordelijk voor het tactische en operatio-

nele niveau. Het OPO en de regisseur ondergrond richten zich meer op het strategische en de lange termijn.

### 17.6.5 Drinkwater

In 2021 is de Toekomstvisie drinkwater vastgesteld. Hierin staat dat de win-, productie- en leveringscapaciteit fors moeten worden uitgebreid. De capaciteit van het leidingennet moet ook worden uitgebreid om het extra geproduceerde drinkwater te kunnen leveren.
Ook neemt de druk toe op de beschikbaarheid en waterkwaliteit van de bronnen. Drinkwaterbedrijven zijn niet de enige partijen die gebruikmaken van waterbronnen. De opgave is om de goede waterbronnen beschikbaar te houden voor de drinkwaterproductie. De opgaven worden extra complex door de impact van klimaatverandering, door de energietransitie, de extra watervraag van industriële afnemers, de schaarste van grondstoffen en de biodiversiteitscrisis. Conform de Kamerbrief over de rol van Water en Bodem bij ruimtelijke ordening zetten we ook in op het verminderen van de drinkwatervraag.

In een groeiende en verdichtende gemeente moet het drinkwaterdistributiesysteem meer leveren binnen een krappere ondergrondse ruimte, zonder dat dit ten koste gaat van de temperatuur, druk, continuïteit en kwaliteit. We moeten voorkomen dat door klimaatverandering en de aanleg van hogetemperatuur-warmtenetten drinkwaterleidingen opwarmen tot boven de toegestane grens van 25 °C. Daarnaast krijgt drinkwater mogelijk een rol in het transporteren van koude voor andere functies, zoals het momenteel koude aflevert bij de bloedbank.

### 17.6.6 Afvalwater

Er zijn weinig zaken crucialer voor de gezondheid van Amsterdammers dan een goede riolering. De zorg voor een robuust rioleringssysteem is dan ook een prioriteit. De gemeentelijke taken op dit vlak worden hierbij efficiënt uitgevoerd, met een goede balans tussen maatschappelijke kosten en acceptabele risico's.

Afvalwater is rijk aan grondstoffen en energie. Transport en zuivering zijn op elkaar afgestemd om het systeem als geheel goed te laten functioneren. Terugwinning gebeurt waar dit het meest duurzaam en efficiënt kan: bij de bron, in het transportsysteem en/of op een centrale zuivering. In samenwerking met het waterschap worden zo alle bruikbare componenten (eventueel ook warmte) aan het afvalwater onttrokken en hergebruikt of vermarkt. Wat niet kan worden hergebruikt, wordt, na eventueel behandeld te zijn, (lokaal) in het milieu teruggebracht. Dankzij duurzame terugwinning tegen acceptabele kosten levert de circulariteit van afvalwater een belangrijke bijdrage aan het verduurzamen van de samenleving (zie ook Duurzame stad).

Het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (OPR) beschrijft de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Het programma is tot stand gekomen in samenwerking tussen gemeente, Waternet en Amsterdam Weerproof.
Het OPR heeft als doel om de gemeente beter te laten omgaan met extreme neerslag. Hiervoor moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond. Denk hierbij aan het aanleggen van verlaagd groen waar water naartoe kan stromen (wadi).

### 17.6.7 Een gezond en vitaal bodem- en watersysteem

Een gezond en vitaal bodem- en watersysteem vervult meerdere functies, zoals waterberging, het ondersteunen van groenstructuren, het bevorderen van de (bodem)biodiversiteit en het tegengaan van hittestress. Deze functies worden momenteel vaak afzonderlijk benaderd, terwijl een integrale benadering noodzakelijk is. De ambities voor groen en klimaatadaptatie, stadslandbouw (zie Duurzaam Amsterdam en Leefbaar Amsterdam) en de Koersnota Gezonde Bodem 2023 geven al wat meer richting in het werken aan een gezonde en vitale bodem. De afgelopen jaren is er gewerkt aan de ontwikkeling van de Bodemgezondheidsindex Amsterdam (BGI). Vervolgens zal de BGI worden getest in pilotprojecten zodat, naast de chemische- en fysische kwaliteit van de bodem, ook de biologische kwaliteit van de bodem wordt gemeten. Op basis van de opgedane erva-

ringen wordt de BGI waar nodig aangepast, waarna een bredere toepassing volgt.

### 17.6.8 Milieuhygiënische bodemkwaliteit

De bodem van Amsterdam is verontreinigd geraakt door de eeuwenlange invloed van de mens. De afgelopen jaren zijn veel bodemverontreinigingslocaties gesaneerd en zijn de risico's van bodemverontreinigingen sterk gereduceerd. Maar bodemverontreiniging blijft veel aandacht vragen.

Sinds 2018 is de loodverontreiniging in de bodem beter in beeld gebracht. Alle plekken in de openbare ruimte waar kinderen tot zes jaar spelen, zijn indien nodig gesaneerd. Vanaf 2022 wordt de lood-check actief aangeboden aan bewoners met een tuin en vanaf 2024 ook aan volkstuinders in gebieden met een risico op hoge loodgehaltes. Ook wordt gezocht naar mogelijkheden om tuinders beter te faciliteren in het verbeteren van de bodemkwaliteit in tuinen waar lood verhoogd voorkomt.

De lood-check was gericht op 'klassieke' verontreinigingen als olie, teer en zware metalen zoals lood. 'Nieuwe' of opkomende schadelijke stoffen zoals PFAS zijn lang onderbelicht geweest. Er wordt onderzocht of er in Amsterdam nog onbekende plekken zijn waar mogelijk PFAS verhoogd in de bodem aanwezig is door industriële activiteiten of het gebruik van PFAS-houdend blusmateriaal bij grote branden.

De regels voor Amsterdam zijn samengevat in het Beleidskader bodem. Hierbij hoort een bodemkwaliteitskaart. Deze geeft een beeld van de gemiddelde bodemkwaliteit in bepaalde gebieden en de mogelijkheden bij grondverzet.
Het bodembeleid wordt herijkt om beter aan te sluiten op de integrale opgaven die de Amsterdamse bodem kent. Hierbij zal vooral aandacht komen voor circulariteit en klimaatadaptatie.

### 17.6.9 Robuust maaiveldniveau en bodemdaling

We beogen een goede zorg voor het grondwater en een robuust maaiveldniveau in Amsterdam, dat voldoende boven het grondwater ligt om alle functies toekomstbestendig mogelijk te maken, zoals bebouwing, wegen, bomen. Dit doen we onder andere door het toepassen van actief grondwaterbeheer. Bij gebiedsontwikkeling biedt een voldoende hoog maaiveld ten opzichte van de grondwaterstand de mogelijkheid om hemelwater te infiltreren en te bergen en draagt zo bij aan klimaatadaptatie (zie Duurzaam Amsterdam). Uitgangspunt is het benutten van de natuurlijke bergingscapaciteit van de ondergrond. Waar dit niet mogelijk is, kan worden gedacht aan wadi's, klimaatadaptieve drainagesystemen en infiltratieriolering. De komende jaren wordt bekeken of een Omgevingsprogramma Maaiveldhoogtes noodzakelijk is om de opgaven op dit thema het hoofd te bieden.

Een hoger maaiveld vormt ook een betere basis voor groenontwikkeling. Voor de gewenste ontwateringsdiepte, dus de afstand tussen maaiveld en grondwaterstand, hanteren we een maat van 0,90 m bij de ontwikkeling van nieuwe (binnendijkse) gebieden. Dit vereist veelal ophoging met zand, wat bovendien toekomstbestendig is in het licht van de verwachte weersextremen.

Amsterdam is gebouwd op een veenbodem. Veenbodems zijn gevoelig voor bodemdaling. Bodemdaling speelt zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied en is een grotendeels autonoom fenomeen. Het is een complicerende factor voor omgaan met klimaatadaptatie. Door bodemdaling worden lage delen van Amsterdam nog dieper, komen er broeikasgassen vrij en de kans op wateroverlast en waterveiligheidsrisico's worden groter. Naast broeikasgassen komt er extra stikstof en fosfaat vrij. Dat laatste belast de kwaliteit van het oppervlaktewater met negatieve gevolgen voor de natuur- en recreatieve waarden. Verdere effecten van bodemdaling zijn een toenemend risico op ernstige gevolgen bij een overstroming, verzakking en funderingsschade aan dijken, wegen en woningen.

Een voorbeeld van bodemdaling is de Sluisbuurt. Over een periode van 30 jaar daalt deze niet 20 centimeter zoals werd verwacht, maar 50 tot 80 centimeter. Hier worden maatregelen getroffen tegen bodemdaling door

middel van drukterpen, verticale drainage en door het gebied op te hogen met bouwmateriaal. Een ander voorbeeld waar bodemdaling een enorme impact uitoefent is Tuindorp Oostzaan. Door bodemdaling loopt het water lastig weg waardoor bomen scheef staan en het hemelwater bij hevige regenval niet meer wegloopt in de bodem. Hier wordt vanuit Europees initiatief door de gemeente met vier partners de komende jaren gewerkt aan een fundamenteel andere planningsaanpak voor de openbare ruimte, om zo Tuindorp Oostzaan toekomstbestendig te maken.

Landelijk Noord en Waterland Oost hebben een veenbodem van 2 tot 6 meter dik. Doordat de veengronden worden ontwaterd en hierdoor het veen oxideert is het veenpakket aan het inklinken. Met als gevolg verzakking van het maaiveld en verzilting van de bodem, wat weer nadelig is voor de landbouw. Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben in het Ruimtelijk arrangement 2025 afgesproken samen te werken aan de vernattingsopgave in veenweidegebieden. Voorbeelden zijn natte teelten, het opbrengen van klei in veengrond en verhogen van het grondwaterpeil naar 20-40 cm onder maaiveld met greppels en onderwaterdrainage. De gemeente Amsterdam ambieert hiermee ook de natuurwaarden te versterken, maar de agrarische functie te behouden. Hier en daar breiden we natuur uit, waar dat urgent is vanwege veenbehoud of voor de biodiversiteit. Op die plekken kan het waterpeil veel sterker stijgen of met de seizoenen variëren.

### 17.6.10 Bodem voor bomen

We gaan de gemeente vergroenen, met meer en vitalere bomen. Het beleid hiervoor is in verschillende documenten weergegeven: de hoofdgroenstructuur, Groenvisie 2050 en het Strategisch Huisvestingsplan Bovenwijks Groen.

Meer bomen vragen ook ondergrondse ruimte voor boomwortels. Globaal genomen heeft het ondergrondse wortelstelsel een vergelijkbare omvang als de kruin van een boom. We gaan de bodem- en groeiplaatscondities voor bomen verbeteren. Door te kiezen voor een robuust maaiveldniveau wordt de bewortelingsdiepte voor bomen vergroot. Hoe beter de bodemcondities, hoe groter de boom, hoe groter het positieve effect op bijvoorbeeld hittestress en biodiversiteit.

Groeiruimte voor bomen kan echter botsen met nabijgelegen ondergrondse nutsinfrastructuur. Door een integraal ontwerp te maken van de openbare ruimte en ondergrond kan er ruimte worden gevonden voor boomwortels, klimaatbestendigheidsmaatregelen, ondergrondse afvalinzameling en nutsinfrastructuur. Toepassing van groeiplaatsvoorzieningen, boomkratten of een gecombineerde aanleg van kabels en leidingen (mantelbuisputconstructies, gestapeld leggen) kan nodig zijn om voor alle opgaven een plek te vinden, zeker in smalle straten.

### 17.6.11 Ondergronds bouwen en onderkeldering

De druk op de beschikbare ruimte in Amsterdam is groot. Daarom worden steeds meer functies ondergronds gerealiseerd, zoals parkeergarages, verkeerstunnels, gasstations en ondergrondse woonruimtes. Deze ondergrondse bouwwerken kunnen echter grote gevolgen hebben voor stromend grondwater. Bij aaneengesloten ondergrondse bouwwerken kan grondwater niet weg- of toestromen en verandert de grondwaterstand. Het gevolg is dat het te nat of juist te droog wordt. Bomen kunnen daardoor doodgaan, kruipruimtes kunnen nat worden, houten funderingen kunnen gaan rotten.

Tot een aantal jaren geleden ging onderkeldering gemakkelijk en gebeurde het dan ook steeds vaker. Het beleid is echter aangescherpt. Amsterdam hanteerde sinds 2021 een Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders. Het afwegingskader is inmiddels uitgewerkt in het omgevingsplan. Kelderbouw kan alleen onder voorwaarden, en is in bepaalde gebieden niet toegestaan. Grotere ondergrondse bouwwerken vergen meer maatwerk, rekening houdend met de geohydrologische omstandigheden.

Hard uitgangspunt is dat kelders voortaan grondwaterneutraal moeten worden aangelegd. Dat betekent dat door de bouw van de kelder de grondwaterstanden en -stromingen niet mogen wijzigen. Omdat de samenstel-

ling van de ondergrond en de grondwatersituatie per buurt kan verschillen, verschillen de regels per buurt of stadsdeel ook. Op sommige plekken kan er niets, op andere plekken moeten bij kelderbouw speciale technische maatregelen worden getroffen, op weer andere plekken kunnen kelders geen kwaad. Deze verschillende uitgangsposities zijn in kaart gebracht in het genoemde afwegingskader.

### 17.6.12 Ondergronddata vormen de basis

Voor een integrale inrichting, het maken van de juiste afwegingen en meer regie op de ondergrond is toegankelijker en betrouwbaarder informatie over de ondergrond noodzakelijk. Daarom wordt een datadossier Ondergrond ontwikkeld, dat ondersteunend is aan alle beleidsdoelen en helpt bij het maken van afwegingen. Zo zijn er kaartlagen/informatieproducten ontwikkeld voor de ligging van niet-gesprongen explosieven (CE-bodembelastingskaart ofwel bommenkaart) of bodemkwaliteit.

Voor het datadossier Ondergrond zie https://data.amsterdam.nl/dossiers/dossier/ondergrond/58792cf6-8780-4edb-b456-cc9315598e76/

Het datadossier Ondergrond heeft een relatie met het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en de Basis Registratie Ondergrond (BRO). Ondergrondinformatie is nodig voor de ontwikkeling van 3D-Amsterdam, een digitale tweeling van de gemeente.

# 18 Genoemde beleidsdocumenten en uitwerkingsopgaven

## 18.1 Genoemde beleidsdocumenten

- Aanpak Binnenstad Uitvoeringsprogramma 2024 (2024)
- Aanpak Noord (2024)
- Aanpak ontwikkeling Volkstuinparken (2021)
- Actieplan Geluid 2025-2029 (2025)
- Actieplan Programma Bruggen en Kademuren 2023-2026 (2023)
- Actieplan Schone Lucht (2019)
- Agenda Autodelen (2019)
- Agenda Klimaatadaptatie 2024-2026 (2024)
- Agenda Touringcar 2020-2025 (2019)
- Agenda voor Amsterdams Ondernemerschap (2024)
- Amsterdam Circulair 2020-2025 (2020)
- Amsterdam Maakt Ruimte (2023)
- Amsterdam Nota Gezondheidsbeleid 2021-2025 (2021)
- Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting (2023)
- Bedrijvenstrategie 2020-2030 (2020)
- Toekomstbestendige bedrijventerreinen MRA (2024)
- Beleidskader Houtstook Amsterdam (2024)
- Beleidskader Ruimte voor de voetganger (2023)
- Beleidskader Verkeersnetten 2023 (2023)
- Beleidskader Verlichting (2017)
- Beleidskader woonwagens en standplaatsen (2023)
- Bestuursopdracht erfgoed in een dynamische stad (2021)
- Detailhandelsbeleid 2018-2022 (2018)
- Ecologische Visie (2012)

- Een nieuw Amsterdams economisch peil (2023)
- Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 (2020)
- Groenvisie 2020-2050 (2020)
- Het Nieuwe Normaal
- Hoofdgroenstructuur (2011)
- Hoofdlijnen kunstenplan 2025-2028 (2023)
- Hoogbouwbeleid 2024
- Hotelbeleid 2024 (2024)
- Hubsvisie Amsterdam (2021)
- Huisvestingsverordening Amsterdam (2024)
- Integraal huisvestingsplan onderwijs 2024-2027 (2023)
- Interim Geluidbeleid Amsterdam 2024 (2024) en Beleidsregel geluidluwe gevel (2023)
- Isolatieoffensief – Uitvoeringsplan 2024-2026 (2023)
- Kader Schoon en Afvalvrij 2025-2028 (2024)
- Kantorenplan 2019-2026 (2019)
- Koersnota Gezonde Bodem 2023 (2023)
- Marktvisie Amsterdam 2018-2026 (2018)
- Masterplan Zuidoost (2024)
- Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (2017)
- Nationaal Programma Samen Nieuw West (2021)
- Nota Deelvervoer 2023 (2023)
- Nota Duurzaam Landschap (2019)
- Nota Parkeernormen Auto (2017)
- Nota Parkeernormen fiets en scooter (2018)
- Nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)
- Nota Varen deel I (2019)
- Nota Varen deel II (2020)
- Omgevingsprogramma ondergrond (nog niet vastgesteld)
- Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (2022)
- Ontwikkelperspectief distributienet Amsterdam (2024)
- Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023)
- Onze stad van morgen, voortgangsrapportage (2025)
- Programma Windenergie Amsterdam 2030 (2025)
- Puccini
- Referentienormen maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (2024)
- Regionale Energie Strategie 1.0 (2021)
- Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam (2024)
- Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2020)
- Samen werken aan de volkshuisvesting: prestatieafspraken 2024-2027 (2024)
- Sportvisie Amsterdam 2025 (2016)
- Strategie Innovatiedistricten Amsterdam (2023)
- Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (2020)
- Strategisch Huisvestingsplan Bovenwijks Groen (2020)
- Strategisch Huisvestingsplan jeugd, zorg en basisvoorzieningen 2023-2027 (2023)
- Strategisch huisvestingsplan kunst en cultuur 2023-2027 (2023)
- Strategisch Huisvestingsplan Schooltuinen (2019)
- Strategisch Huisvestingsplan Sport en Bewegen 2023-2027 (2023)
- Toekomstvisie drinkwater 2050
- Toerisme in balans (2021)
- Transitievisie Warmte (2020)
- Uitvoeringsagenda Duurzaam Erfgoed 2024-2026 (2024)
- Uitvoeringsagenda Voedselstrategie 2023-2026 (2019)
- Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid, Voetganger en Fiets (2024)
- Vestigingsbeleid Datacenters gemeente Amsterdam 2020-2030 (2020), plus herzieningen 2023, 2025
- Visie Amsterdamse sportparken (2024)

- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)
- Waarderingskaarten architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit
- Watervisie Amsterdam 2040 (2016)
- Welstand op het water (2018)
- Welstandnota: De Schoonheid van Amsterdam (2019)
- Werken in Openbare Ruimte

## 18.2 **Uitwerkingsopgaven**

In de oorspronkelijke omgevingsvisie was in 2021 een lijst met 'uitwerkingsopgaven' opgenomen. In december 2021 was een 'uitvoeringsagenda omgevingsvisie' vastgesteld. Inmiddels, in 2025, zijn veel van de in beide lijsten genoemde opgaven gerealiseerd. Tegelijk verschenen er nieuwe uitwerkingsopgaven.

Onderstaande lijst vervangt beide genoemde lijsten en toont alle uitwerkingsopgaven waar de gemeente Amsterdam vanaf 2025 mee aan de slag is of gaat, inclusief die van samen stadmaken.

Actualisatie Amsterdamse Referentienormen voor Buitensport, Spelen en Groen
- Na het Burgerberaad Groene Stad komt hierover meer duidelijkheid.

Actualisatie Bodembeleid
- Het bodembeleid wordt geactualiseerd om beter aan te sluiten op de integrale opgaven die de Amsterdamse bodem kent. Hierbij zal extra aandacht komen voor circulariteit, klimaatadaptatie en bodemgezondheid (Koersnota Gezonde Bodem 2023).

Actualisatie Stedelijk Kader Buitenreclame
- Vanaf 2025 wordt het Stedelijk Kader Buitenreclame geactualiseerd. Daarbij worden de mogelijkheden onderzocht reclame inhoudelijk te beperken indien deze verleidt tot gedrag dat strijdig is met de Amsterdamse beleidsdoelen voor klimaat, milieu en volksgezondheid.

Archeologische Waardenkaart
- Het Amsterdamse archeologische beleid is per (voormalig) bestemmingsplan belegd en is dus niet uniform. Ook zijn bepaalde gebieden met archeologische waarden onvoldoende beschermd. De ontwikkeling van een nieuwe archeologische waardenkaart moet ervoor zorgen dat er eenduidig beleid is en dat gebieden waar bescherming ontbreekt of onvoldoende is worden beschermd.

Beleid Omgevingsveiligheid
- Vernieuwing en verbreding beleid omgevingsveiligheid, met uitwerkingen in relatie tot opslag, transport en verwerking van gevaarlijke stoffen. Daarbij is speciale aandacht voor het havengebied en transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Beleidskader Ruimte op het water
- Als uitwerking van de Watervisie, inspelend op de toegenomen drukte op het langs het water. Het Beleidskader biedt richting in belangrijke en urgente ruimtevragen die de Watervisie niet geheel voorzag.

Biodiversiteitsplan
- De gemeente werkt aan een Biodiversiteitsplan. Fase 1 richt zich op de ecologische kerngebieden en verbindingszones van Amsterdam. Fase 2 richt zich op het vergroten van de biodiversiteit in de wijken, buurten en bij gebiedsontwikkelingen. Daartoe verhogen we de kwaliteit van ecologische kerngebieden en verbindingszones en verbinden we deze beter met elkaar. Ook vergroten we het oppervlak dat ecologisch wordt beheerd in en nabij ecologische kerngebieden.

Burgerberaden
- Burgerberaden voor complexe en/of gevoelige thema's. Na de eerste drie staan we open voor meer burgerberaden.

Burgercoöperaties
- Ontwikkeling publiek-collectieve samenwerking ten behoeve van coöperatieven, onder meer via Actieprogramma AmsterDOEN.

Buurtbatenovereenkomsten
- Buurtbatenovereenkomsten ontwikkelen en vaker hanteren bij overeenkomsten met ontwikkelaars.

Buurtomgevingsvisies
- We willen ze stimuleren en er meer mogelijk maken, met middelen en status.

Community Wealth Building
- Community wealth building-projecten verder stimuleren, gericht op duurzame waardeontwikkeling en -behoud.

Erfgoed in een Dynamische Stad
- Uitwerkingsopgaven naar de positie van erfgoed in de groeiende en verdichtende gemeente

Evenementenbeleid
- In 2024 benadrukte Amsterdam het belang van festivals en evenementen in de Visie Festivals en Evenementen 2025-2035. Deze visie stuurt het beleidsproces voor de komende jaren, inclusief vernieuwd evenementenbeleid en aangepaste regels voor vergunningen en subsidies. Ook wordt er gewerkt aan een aanbod dat zoveel mogelijk Amsterdammers aanspreekt, met participatie voor het aanpassen van locatieprofielen waar nodig.

Geurbeleid
- Amsterdam werkt op dit moment aan beleid voor geurhinder. Hierbij wordt gekeken wat aanvaardbare geurhinderniveaus in de gemeente zijn.

Hoofdgroenstructuur
- Naar aanleiding van het referendum over het voorgenomen besluit over de hoofdgroenstructuur blijft dit beleid een uit te werken opgave. Na het Burgerberaad Groene Stad wordt opnieuw gewerkt aan een vernieuwingsopgave rondom hoofdgroenstructuur.

Informatieborden bij Bouwprojecten
- We willen organiseren dat er borden met heldere en vroegtijdige informatie ter plekke komen, over wat er te gebeuren staat in een buurt of met een pand, met contactgegevens erbij.

Instrumentarium voor behouden en realiseren bedrijfsruimte
- De druk op bedrijfsruimte is groot in Amsterdam. Om bedrijfsruimte in Amsterdam te behouden en te realiseren bij sloop en nieuwbouw wordt nieuw instrumentarium ontwikkeld.

Integraal Dakenplan
- Een integraal dakenplan voor het bestaande stedelijk gebied, met ruimte voor groene en blauwe daken en gebruik ten behoeve van duurzame energievoorziening.

Nieuw Geluidsbeleid
- Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is interim geluidsbeleid vastgesteld, als beleidsneutrale omzetting van het vervallen hogerewaardenbeleid. De Omgevingswet biedt meer, en andere, beleidsmogelijkheden. Nieuw geluidbeleid is noodzakelijk en krijgt de komende tijd vorm.

Nieuw MRA-Convenant voor Houtbouw (inclusief biobased bouwen)
- De gemeente Amsterdam streeft een koploperspositie na in de nieuwste ontwikkelingen rond biobased bouwen. Toekomstige doelstellingen - vastgesteld in MRA-verband of vanuit het Rijk en die aansluiten op dit streven, zullen worden overgenomen. Praktisch gaan we ermee aan de slag en wordt de voortgang van

deze doelstellingen periodiek geactualiseerd.

Nieuwe Kantorenstrategie
- Er wordt gewerkt aan een nieuwe kantorenstrategie. De huidige kantorenstrategie sluit niet meer goed aan bij het huidige investeringsklimaat rond kantoren en wordt toekomstbestendiger gemaakt.

Nieuwe Nota Parkeernormen
- Er wordt gewerkt aan een nieuwe nota parkeernormen voor auto's. Aanleiding hiervoor is de zeer lage parkeernorm voor woningen, wat leidt tot knelpunten rond de sociale ondergrens van bereikbaarheid en mobiliteit. In Amsterdam Maakt Ruimte wordt de ambitie gesteld de sociale ondergrens beter te bewaken.

Nieuwe Visie Openbare Ruimte
- In een nieuwe visie openbare ruimte moeten de nieuwste ambities en opgaven in samenhang een plek krijgen, voor alle typen straten en andere openbare ruimten.

Opgavenkaart Groen
- Op de Opgavenkaart Groen laat Amsterdam zien waar de komende jaren meer groen nodig is om hittestress tegen te gaan, overlast van regenwater tegen te gaan, biodiversiteit te verbeteren en de sociale en fysieke gezondheid van Amsterdammers te verbeteren.

Omgevingsprogramma Maaiveld
- Er wordt verkend of het noodzakelijk is een omgevingsprogramma voor het maaiveld te maken. Mogelijk kan dit helpen bij het meer klimaatadaptief inrichten van Amsterdam.

Programma's Duurzame Energie
- De programma's zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van energiebronnen als windturbines en zonnepanelen, inzet van duurzame warmte en stimuleren of opleggen van duurzame energievoorzieningen in de gebouwde omgeving (bv. zonnepanelen op daken).

Reken- en Ontwerptools
- Onderzoeken hoe we onze reken- en ontwerptools kunnen delen met burgers, om vanuit een gelijke informatiepositie te kunnen samenwerken.

Ruimte voor de Economie van Morgen
- In 2025 wordt gestart met een nieuwe versie van Ruimte voor de Economie van Morgen. De huidige versie van het document stamt uit 2017. Na bijna tien jaar is het tijd voor een herziening van de Amsterdamse visie op haar economie.

Transparantieportaal
- Ontwikkelen transparantieportaal waarin contracten tussen gemeente en derden zijn op te zoeken.

Uitwerking Vitale Buurten
- Hierin is meegenomen de samen stadmaken-ambitie voor ruimte en flexibiliteit voor lokaal en inclusief ondernemerschap in buurtplinten, waaronder voor detailhandel, onder meer in wijkcentra en langs stadsstraten.

Vrije Ruimte
- Een uitwerking voor Vrije Ruimte in de gemeente, in samenwerking met initiatiefnemers en experts.

Vrijetijdsvoorzieningenbeleid
- Om van Amsterdam een meerkernige gemeente te maken, zijn levendige en complete kernen nodig buiten de historische binnenstad. Naast wonen, werken en horeca zijn hierbij ook andere functies noodzakelijk waar mensen hun vrije tijd graag doorbrengen. Het vrijetijdsvoorzieningenbeleid zorgt voor een langetermijnvisie op dit soort functies in een meerkernig Amsterdam en een stimuleringskader om initiatiefnemers te laten kijken naar de nieuwe kernen van Amsterdam.

# *Deel IV Hoe*

In dit deel maken we onderscheid tussen gemeentelijke processen, gekoppeld aan de beleidscyclus, en externe processen, gekoppeld aan samen stadmaken en de samenwerking met andere overheden. We beginnen met een analyse van de vernieuwing in hoe we aan de gemeente werken. Daar komen vijf veranderopgaven uit voort. Daarna laten we zien hoe de omgevingsvisie doorwerkt in de verschillende onderdelen van de beleidscyclus. We geven met de agenda Samen stadmaken een impuls aan een betere publiek-collectieve samenwerking. We laten zien hoe we de samenwerking met andere overheden willen versterken en wat onze inhoudelijke inzet daarbij is. We blikken terug op het maakproces van de omgevingsvisie en trekken daar lessen uit. Ten slotte staan we stil bij de omgevingseffectrapportage (OER) en hoe deze rapportage heeft bijgedragen aan de omgevingsvisie en de daarin gemaakte keuzes.

# 19 Hoe we aan Amsterdam werken

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is richtinggevend kader voor de ontwikkeling van de gemeente. Hij werkt door in verschillende planningspraktijken: infraprojecten, herinrichting van de buitenruimte, gebiedsontwikkeling, beleidsprogramma's, regionale samenwerking, bottom-up initiatieven en regelgeving in het omgevingsplan.

## 19.1 Nieuwe opgaven in het stadmaken

Amsterdam heeft een rijke traditie in ruimtelijke ordening en stadmaken, die veel heeft opgeleverd. Niet eerder is er in een structuurplan of -visie zo expliciet aandacht besteed aan de vraag hoe de visie dichterbij te brengen. Dat hier zo expliciet aandacht aan wordt besteed is geen toevalligheid, maar kent verschillende aanleidingen. Kern hiervan is dat het verwezenlijken van de in deze visie neergelegde ambities en transities in de huidige context alleen mogelijk is door anders, meer integraal, op een opener manier, aan de gemeente te werken. Daarmee is het hoe-deel onlosmakelijk verbonden met en randvoorwaardelijk voor het in praktijk brengen van de andere delen van deze omgevingsvisie.

Anders betekent niet dat we de huidige praktijk overboord gooien. Er zijn veel aspecten van die planningstraditie die we koesteren. Onder ander de kennis, eigenwijsheid, betrokkenheid en samenwerkingsgerichte houding van veel Amsterdammers en professionals. Daar borduren we juist op voort! Ook nemen we geen afscheid van de praktijk van projectmatige integrale gebiedsontwikkeling en stedelijke verevening. Tegelijkertijd vragen ontwikkelingen in de samenleving en de Amsterdamse ontwikkelopgaven om vernieuwing van hoe we aan de gemeente werken. We willen op stedelijke schaal en gebiedsniveau steviger richting geven aan kwaliteit en samenhang en tegelijk de praktijken van gebiedsontwikkeling diverser en lokaler maken en hier andere vormen van ontwikkeling en waardecreatie naast zetten. De vernieuwingsopgave spreekt ook uit de strategische keuze Samen stadmaken. Aanleiding hiervoor zijn een zeven-tal ontwikkelingen.

1. **Veelvormige ambities**
   De afgelopen decennia zijn gebiedsontwikkeling, infrastructurele werken en openbare ruimteprojecten de grote stuwende krachten achter de transformatie van Amsterdam geweest. Met de in het visiedeel geschetste opgaven komen hier andersoortige projecten bij. De verduurzaming van het bestaande stedelijk gebied leidt tot een transformatieopgave voor bestaande buurten. In de centrale delen van de gemeente komt hier een gecombineerde opgave voor autoluw en verbetering van de (groene) kwaliteit van de openbare ruimte bij. In naoorlogse gebieden wordt dit gekoppeld aan een sociale en verdichtingsopgave. Dit is een veelvormig ambitie in complexe gebieden, die zich niet in de traditionele systematiek van gebiedsontwikkeling laat vangen. Van een vergelijkbare omvang en impact is de mobiliteitstransitie, die niet alleen vraagt om nieuwe verbindingen, maar ook om nieuwe concepten als hubs. De werking van dit systeem overstijgt project- en zelfs gemeentegrenzen.

2. **Behoefte aan integrale sturing**
   De tweede aanleiding raakt aan het visiedeel, maar is meer intern gericht en organisatorisch van aard. Amsterdam kent in de ruimtelijke ontwikkeling een sterke projectencultuur. De projecten stellen ons in staat om binnen helder omschreven kaders aan Amsterdam te bouwen. En daarin zijn we bijzonder succesvol geweest. Met de versnelde groei van de gemeente en de verschuiving van grootschalige uitbreiding en verdichting naar kleinschaliger transformatie en inbreiding is het sturen op stedenbouwkundige samenhang en kwaliteit van Amsterdam via de projecten alleen niet meer voldoende. Tegelijk is er sprake van een stapeling van stedelijke beleidsdoelen en eisen, die binnen projecten nauwelijks op te lossen is. Deels ligt de oplossing in een meer integrale manier van werken en maken van afwegingen binnen projecten. Maar er is ook een groeiende noodzaak om op stedelijke schaal keuzes te maken over omvang van ontwikkelingen, fasering, grote investeringen en ruimtelijke samenhang. We willen steviger sturen op de samenhang tussen tijdige investeringen in openbaar vervoer en fietsverbindingen en grote ontwikkelingen. De instrumenten en organisatiestructuur om dat structureel te doen ontbreken nu nog. Ook gaat de versnipperde besluitvorming over projecten en sectorale beleidsthema's ten koste van de sturingsmogelijkheden van bestuurders en maakt het de gemeenteraad lastig om zijn controlerende en agenderende functie te vervullen.
3. **Grotere diversiteit en zelforganisatie in de gemeente**
   De derde aanleiding komt voort uit de dynamiek van de gemeente. De voornaamste aanleiding om goed naar de Amsterdamse praktijk van het stadmaken te kijken, is de verandering van de samenleving. Een steeds diversere bevolking vraagt om een grotere diversiteit in de manier waarop we de gemeente vormgeven. De gemeente biedt plek aan een grote variatie in leefstijlen, culturen en andere identiteiten. Zo wordt het steeds knellender dat Amsterdam vooral is ontwikkeld vanuit mannelijke behoeften, met te weinig aandacht voor het vrouwelijk perspectief. Met de behoeften van mensen met een beperking, kinderen en ouderen wordt niet vanzelfsprekend rekening gehouden. Daar meer ruimte voor bieden betekent niet dat Amsterdam een optelsom wordt van voorkeuren van individuen en kleinere en grotere groepen. Maar het betekent wel dat die meerstemmigheid moet doorklinken in het proces van stadmaken. Als mensen zich herkennen in de gemeente en in hun eigen leefomgeving ontstaat een grotere mate van eigenaarschap en verantwoordelijkheid. Een belangrijk trend is de toegenomen zelforganisatie in de gemeente. De samenleving is zelfredzamer en ondernemender geworden. Inwoners, ondernemers, al dan niet georganiseerd in collectieven, vragen om ruimte voor het ontplooien van hun initiatieven. Van die kracht in de gemeente, de collectieve intelligentie van Amsterdammers, wil Amsterdam maximaal gebruikmaken. Het biedt de kans om in de verhouding tussen overheid, burgers en markt een verschuiving teweeg te brengen.
4. **Zorgen over het verdienvermogen van Amsterdam op de lange termijn**
   De vierde aanleiding komt voort uit de noodzaak de ambities te kunnen bekostigen. De wijze waarop Amsterdam in samenwerking met de markt op kwaliteit stuurt, staat onder druk. Binnen de kaders van marktwerking en samenwerking met de markt probeert Amsterdam betaalbaarheid van woningen, duurzaamheid, architectonische kwaliteit te garanderen. Aan die samenwerking verdient de gemeente ook geld, vooral door gronduitgifte in erfpacht. Hiermee wordt Amsterdam in stand gehouden en investeren we in bijvoorbeeld voorzieningen, groen en bereikbaarheid. De afgelopen jaren blijkt het in toenemende mate lastig om tegelijk de gewenste kwaliteit te realiseren en voldoende opbrengsten voor markt en overheid te realiseren.
5. **Noodzaak de gemeente betaalbaar te houden**
   Een vijfde aanleiding is de manier waarop het huidige ontwikkelmodel mede leidt tot prijsopdrijving van vastgoed. Steden zijn gewilde beleggingsobjecten geworden. Internationale kapitaalstromen maken aan de ene kant grote investeringen in steden als Amsterdam mogelijk, en helpen zo bij de ontwikkeling. Tegelijk is de toevloed van kapitaal op zoek naar rendement zodanig dat er sprake is van een sterk prijsopdrijvend effect. Het leidt ertoe dat veel steden simpelweg onbetaalbaar dreigen te worden voor inwoners en ondernemers. Dit vormt een reële bedreiging voor het functioneren van steden als Amsterdam. Hoe kun je als gemeente door interactie en innovatie economisch succesvol zijn wanneer nieuwe inwoners geen plek meer kunnen vinden en ondernemers geen plek kunnen vinden om hun bedrijf te starten? Dan wordt de functie van emancipatiemachine bedreigd en staat kansengelijkheid onder druk.
6. **De doorgaande digitalisering**
   Digitalisering heeft nu al een grote impact op het stedelijk leven en het functioneren van stedelijke systemen. Positief en negatief. Negatief is de vervreemding die het smartphonegebruik met zich meebrengt en de ontwrichtende werking van online platforms als Uber en Airbnb. Maar voor het samen werken aan de

toekomst van de gemeente biedt digitalisering ook kansen voor het delen van kennis en het toegankelijker maken van gemeentelijke besluitvorming. Positief geformuleerd kan digitalisering bijdragen aan het versnellen en het toegankelijker maken van ontwikkelprocessen.

7. **De Omgevingswet**
   Een laatste aanleiding is gelegen in het planologisch-juridisch domein. Sinds 2024 zorgt de Omgevingswet voor een samenhangende aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. Met deze wet is het bestaande stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. Daarnaast wordt participatie bevorderd. Met de Omgevingswet hebben ook een aantal nieuwe ruimtelijke planfiguren hun intrede gedaan: omgevingsvisie, omgevingsplan, omgevingsprogramma's. Dit betekent een nieuwe wettelijke context: een grote verandering in de regelgeving en het beleid voor de fysieke leefomgeving. Deze nieuwe context is bepalend voor hoe de omgevingsvisie haar doorwerking vindt.

## 19.2 Vijf veranderopgaven

Om kort te gaan wil de gemeente Amsterdam op sommige punten meer richting geven en op andere punten meer ruimte bieden aan maatschappelijk initiatief en meer eigenaarschap en verantwoordelijkheid leggen bij Amsterdammers. Dit samen stadmaken sluit aan bij de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt en geeft invulling aan de verbeteropgaven die in de wet geagendeerd worden. Daarnaast biedt ook de digitalisering kansen voor het beter combineren van richting geven en ruimte bieden en het creëren van een gelijke informatiepositie.

Dit leidt tot vijf aan elkaar gerelateerde veranderopgaven:

1. **Waarde creëren en behouden**
   Het samenwerken met de markt en de huidige praktijk van grondexploitaties hebben Amsterdam veel gebracht. Maar het systeem staat onder druk. Erfpacht is ooit bedacht om lang-cyclisch waarde terug te laten vloeien naar de samenleving. Op die manier zouden we opnieuw naar waardecreatie kunnen kijken. De overheid kan zich opstellen als intermediair tussen kapitaal op zoek naar rendement en vastgoedontwikkeling. Dat zou in de praktijk betekenen dat de gemeente de leningen verstrekt waarmee vastgoed op in erfpacht uitgegeven gemeentegrond ontwikkeld wordt. Dit levert een langjarig rendement op vastgoed op, zoals dat nu al uit de erfpacht wordt verkregen. Het ligt voor de hand hiervoor waar mogelijk met nieuwe partners te werken. Collectieven die zich richten op de ontwikkeling van betaalbare woon- en werkruimtes zouden interessante partijen kunnen zijn.
   Deze en andere denkrichtingen zullen als uitwerking van de omgevingsvisie verder worden verkend.
2. **Samen stadmaken**
   Samen stadmaken betekent zowel wat voor de professionele partijen als voor gewone Amsterdammers. Het gaat erom dat de verantwoordelijkheid voor de toekomst van de gemeente breed gedragen wordt en dat het meebouwen en invloed uitoefenen op de stedelijke besluitvorming laagdrempeliger wordt. Democratisering is meer dan meepraten. Het gaat om meebouwen en samen programmeren van gebouwen en de openbare ruimte. Er wordt nu al volop geëxperimenteerd met werkwijzen, onder andere in zogenaamde commons. Burgers, al dan niet georganiseerd in collectieven of coöperaties, zouden deels de rol van de markt kunnen overnemen. Bouwgroepen, wooncoöperaties en werkcollectieven kunnen een aandeel krijgen in de ontwikkeling van de gemeente. Zij realiseren dan duurzaam betaalbare huurwoningen en werkruimtes, die rust en continuïteit brengen in de dynamiek van Amsterdam. Democratisering werkt op verschillende schaalniveaus op een andere wijze. In gesprek met belanghebbenden moeten we langetermijnafwegingen maken en de hoofdlijnen bepalen. Op het niveau van buurt en straat is juist ruimte voor meer directe en kortetermijncocreatie.
   Daarom legt deze omgevingsvisie een ambitieuze agenda neer voor Samen stadmaken, zie het hoofdstuk Agenda voor Samen stadmaken.
3. **Stedelijk sturen op ruimteclaims en ruimtelijke kwaliteit**
   De energietransitie, klimaatopgaven, de oplopende druk op woon- en werkruimte en een schaarste aan middelen leiden op projectniveau tot onoplosbare dilemma's. Projecten zijn bovendien veel kleiner en veelvormiger dan voor de crisis. Het sturen op samenhang, het benutten van kansen en het maken van keuzes op projectoverstijgend niveau is daarom noodzaak geworden. Dat vraagt om stedelijk sturen op kwali-

teit met een stevig ruimtelijk-programmatisch kader. Opdrachtgeverschap, beslismacht en verantwoordelijkheid hiervoor moeten stevig bij het gemeentebestuur liggen, dat daarbij voortdurend en in intensieve samenwerking met belanghebbenden de koers uitzet en bijstelt. Dat betekent dat afwegingen over projectoverstijgende investeringen en infrastructuur niet meer op het projectniveau gemaakt worden. Projecten zijn daarmee ook niet verantwoordelijk voor de financiering ervan of het voeren van de maatschappelijke discussie. Dit anders regelen vraagt om het opnieuw doordenken van de wijze waarop de Amsterdamse ruimtelijke sector is georganiseerd, hoe fondsen en financiering werken en hoe rollen en verantwoordelijkheden ambtelijk ingevuld worden. Dit komt tot uiting in een periodieke stedelijke monitoring en evaluatie van de doelen van de omgevingsvisie en in gebiedsgerichte omgevingsprogramma's die richting geven aan integrale ruimtelijke afwegingen. Zie ook hoofdstuk Omgevingsvisie onderdeel van de beleidscyclus.

4. **Samenwerking met andere overheden**
   Metropolen vormen wereldwijd magneten voor jong talent en internationale bedrijven. Voor een snel vergrijzend land als Nederland vervult Amsterdam dan ook een belangrijke functie als demografische en economische motor. De tijd dat Amsterdam op eigen kracht, en soms tegen het rijksbeleid in, kon groeien is voorbij. Zonder hulp uit Den Haag en zonder overeenstemming in de regio is een schaalsprong van Amsterdam onmogelijk en zelfs onwenselijk. Gemeente en Rijk moeten daarom tot een gezamenlijke doelstelling komen. Amsterdam zal daarvoor de samenwerking met de provincie, regio en zeker ook met de agglomeratiegemeenten, moeten zoeken. Het op regionale schaal slim investeren in de energietransitie, stedelijke kwaliteit als groen, openbare ruimte, voorzieningen en duurzame mobiliteit en het afstemmen van de gebiedsontwikkeling op deze investeringen staat daarbij voorop. Daarmee is deze omgevingsvisie een uitdrukkelijke uitnodiging aan andere overheden en doet deze een voorstel over hoe de samenwerking te vernieuwen. Zie ook hoofdstuk Samenwerking met andere overheden.
5. **Dienstverlenend en toegankelijk**
   Bij samen stadmaken hoort een open en toegankelijke houding. We streven naar een gelijke informatiepositie voor alle initiatiefnemers. De gemeentelijke expertise wordt zo ook ter beschikking gesteld aan andere partijen dan alleen gemeentelijke en professionele. Dat doen we door alle informatie op een zo eenvoudig mogelijke manier toegankelijk te maken, waarbij we de mogelijkheden van digitalisering ten volle benutten. Ook verbeteren we onze dienstverlening naar zowel professionele partijen als andere Amsterdammers. Procedures, data en instrumentarium worden zo toegankelijk mogelijk gemaakt, zodat Amsterdammers die actief willen stadmaken niet afhankelijk zijn van een grote eigen inbreng in tijd of expertise. Waar initiatiefnemers hulp nodig hebben om de informatie te vinden of te interpreteren, bieden we deze aan.

# 20 Onderdeel van de beleidscyclus

De omgevingsvisie maakt deel uit van een zogeheten beleidscyclus. De Omgevingswet maakt onderscheid in vier fasen: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van terugkoppeling (monitoring en evaluatie) kan de cyclus opnieuw worden doorlopen. In de beleidscyclus krijgt het sturen op ruimtelijke kwaliteit en samenhang tussen projecten en op het niveau van de gemeente en de regio vorm. Daarnaast maakt het ook de samenhang tussen omgevingsvisie, omgevingsprogramma, omgevingsplan en ruimtelijke projecten inzichtelijk. Dit moet in samenhang gezien worden met meer organisch samen stadmaken en met de samenwerking met andere overheden.

De omgevingsvisie vormt een belangrijke stap in de beleidsontwikkeling en doet dit vanuit integraal perspectief. De richtinggevende uitspraken in de omgevingsvisie werken door in de andere kwadranten van de beleidscyclus (zie afbeelding). In dit hoofdstuk gaan we in op:

- doorwerking in beleid en programma's;
- doorwerking in projecten en experimenten;
- relatie omgevingsplan;
- monitoring en herijking omgevingsvisie.

## 20.1 Doorwerking in beleid en programma's

### 20.1.1 Thematische programma's

Momenteel kent de gemeente Amsterdam al een breed palet aan beleid en programma's voor de fysieke leefomgeving. De beleidsagenda in Deel II WAT biedt een overzicht van dit beleid vanuit een integrale benadering en agendeert nieuwe accenten en uitwerkopgaven. Deels is dit beleid gekoppeld aan programma's zoals de Agenda Autoluw. Veel van deze programma's combineren het formuleren van concrete beleidsdoelstellingen met een uitvoeringsprogramma.

### 20.1.2 Integrale gebiedsgerichte programma's

Daarnaast vragen de ambities uit de omgevingsvisie om sturing op integrale gebiedsgerichte programma's. Dit biedt de mogelijkheid om integrale ruimtelijke en programmatische afwegingen tussen projecten te maken en te sturen op de samenhang van verschillende ontwikkelingen en de directe omgeving. Ook hier gaat het om een combinatie van het formuleren van een gebiedsvisie met een ontwikkelstrategie en uitvoering. Binnen Amsterdam onderzoeken we of we op gebiedsniveau ontwikkelingen, kansen en opgaven periodiek met elkaar in verband kunnen brengen. Hiervoor zoeken we naar een schaalniveau waarop duidelijk ruimtelijke afhankelijkheden bestaan tussen ontwikkelingen, nieuwe kansen en opgaven in bestaande buurten. Een eerste aanzet hiertoe vormt de gebiedsindeling uit het hoofdstuk over de fasering. Waar nodig kunnen gebiedsgerichte programma's ook in samenwerking met Rijk en regio worden opgezet. Het werken met gebiedsgerichte programma's kan bijdragen aan een betere samenwerking tussen het fysieke, sociale en economische domein.

Zowel gebiedsgerichte als thematische programma's kennen een participatietraject en worden door B en W als uitwerking van de omgevingsvisie vastgesteld. Wanneer deze fundamentele beleidswijzigingen of investeringsbeslissingen vragen, is dit een bevoegdheid van de gemeenteraad.

## 20.2 Doorwerking in projecten

De omgevingsvisie werkt via gebiedsgerichte en sectorale programma's door in ruimtelijke projecten. Maar de omgevingsvisie fungeert ook direct als startpunt en kader voor uitwerking in stedenbouwkundige en openbareruimteplannen. Bij die doorwerking in projecten maken we op het moment van vaststelling van de omgevingsvisie onderscheid tussen lopende projecten en nieuwe initiatieven.

### 20.2.1 Lopende projecten

De doorwerking van de omgevingsvisie in lopende projecten is indirect. De omgevingsvisie kan aanleiding geven om sommige lopende projecten te herijken, aan te passen of van extra urgentie te voorzien. De visie agendeert nieuwe ontwikkelingen en biedt het richtinggevende kader daarvoor. Tevens biedt de omgevingsvisie een afwegingskader om nieuwe initiatieven te beoordelen, zowel van de gemeente als van externe partijen.

### 20.2.2 Nieuwe projecten

Voor nieuwe projecten is de omgevingsvisie een belangrijke basis. Vanaf het begin geven nieuwe projecten actief aan in hoeverre zij in lijn zijn met letter en geest van de omgevingsvisie. Daarbij gaat het in elk geval om de vijf strategische keuzes, het ruimtelijk-programmatisch kader en de ruimtelijke reserveringen. Daarover is brede interne advisering mogelijk en gebruikelijk. Over evidente afwijkingen dient transparant en onderbouwd te worden besloten.

## 20.3 Relatie omgevingsplan

De komende jaren worden alle gemeentelijke bestemmingsplannen omgezet zijn naar het omgevingsplan. Dit gebeurt enerzijds door middel van generieke regels die voor de gemeente als geheel gelden, en anderzijds door gebiedsspecifieke regels.

Van belang is de mogelijkheid om af te wijken van het omgevingsplan, wat wordt aangeduid als de zogenaamde buitenplanse omgevingsplanactiviteiten. Een belangrijke grond voor zo'n afwijking is de omgevingsvisie. De mate waarin ontwikkelingen bijdragen aan of afdoen aan de in de visie geformuleerde kernwaarden, vormt hierbij een belangrijk toetsingskader.

## 20.4 Monitoring en herijking van de omgevingsvisie

De omgevingsvisie wordt een dynamisch document dat tweejaarlijks gemonitord wordt en op basis daarvan een update kan krijgen. Daarbij is het niet de bedoeling dat om de twee jaar een hele nieuwe visie ontwikkeld wordt. Het idee is dat de visie met de vijf strategische keuzes en de ruimtelijke en programmatische hoofdstructuur, zeker voor een periode van tien jaar houvast moeten kunnen bieden.

De gemeente kent een groot aantal producten waarin over de voortgang van beleidsambities wordt gerapporteerd. Maar voor de evaluatie en herijking van de omgevingsvisie is een aanvullende monitoring nodig. Zeker gezien de stevige koppeling die we in de visie maken tussen ontwikkelingen en bijbehorende investeringen in voorzieningen, bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. Verkend wordt of het OER, net als de omgevingsvisie, kan worden doorontwikkeld tot een 'levend' document. Het beoordelingskader, met de twaalf kernwaarden gekoppeld aan het sociaal fundament en het ecologisch plafond, speelt daarin een belangrijke rol; zie af beelding. Het OER kan een monitoringsinstrument voor de Amsterdamse fysieke leefomgeving als geheel worden, dat inzichtelijk maakt hoe waarden, analyses en beleidskeuzes met elkaar samenhangen.

Naast monitoring op kwantitatieve ambities is daarbij van belang dat ook kwalitatievere ambities gemonitord worden. In hoeverre geeft Amsterdam invulling aan de ambities om gebiedsontwikkeling meer participatief te maken? Welke signalen ontvangen we uit de gemeente over hoe die zich ontwikkelt? Vraagt dit om andere accenten of instrumenten? Ook dergelijke vragen zijn onderdeel van de monitoring en uiteindelijke herijking van de omgevingsvisie.

# 21 Agenda Samen stadmaken

Samen stadmaken betekent zo vroegtijdig en gelijkwaardig mogelijk samenwerken met belanghebbenden. We willen meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan Amsterdam bouwen. We hebben een open en nieuwsgierige houding. We werken als vanouds samen met professionele partijen als woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar verbreding van het ontwikkelpalet. Een uitdrukkelijke wens is om Amsterdammers een actievere en bepalender rol te geven. Dat geldt voor beheer en programmering van de eigen leefomgeving, ruimte voor lokaal ondernemerschap, maar ook bij het daadwerkelijk bouwen aan Amsterdam en het invulling geven aan de energietransitie.

Kort gezegd zijn er drie aanleidingen voor de Agenda Samen stadmaken. Ten eerste is de komst van de Omgevingswet een belangrijke aanjager. Deze daagt ons uit met een nieuwe blik te kijken naar het bouwen aan Amsterdam. De opgave is om de gemeentelijke ontwikkeling te democratiseren en een gelijke informatiepositie voor burgers te garanderen. Ten tweede willen we meer ruimte bieden aan initiatief 'van onderop' in de bouw en meer ruimte voor variatie in woonwensen en exploitatievormen binnen de reguliere ontwikkelaarsbouw. Ten derde is er de noodzaak om met gemeentelijke ontwikkeling te bouwen aan gemeenschapswelzijn en waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen. Een belangrijk aspect hierbij is de betaalbaarheid van wonen en leven in Amsterdam. Al met al vraagt dit om nieuwe richtingen in het stadmaken. Eigenaarschap staat hierbij

centraal.

Meer eigenaarschap voor Amsterdammers vergroot de betrokkenheid bij, verantwoordelijkheid voor en vertrouwen in de toekomst van de gemeente en de buurt. Deze wens tot meer eigenaarschap voor Amsterdammers kan in nieuwe ontwikkelvormen gestalte krijgen, waar Amsterdammers als stadmakers meebouwen aan betaalbare woningen en werkruimtes. Naast nieuwe ontwikkelvormen maken we ruimte voor het verbeteren van de democratische besluitvorming. We willen meer gebruikmaken van collectieve kennis en ondersteunen lokale visievorming.

De agenda benoemt vijf voorwaarden voor het samen stadmaken:
1. ruimte maken voor diverse partijen;
2. open ontwerpen;
3. instrumentarium voor samen stadmaken;
4. waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen;
5. democratische besluitvorming op basis van collectieve kennis.

Elke voorwaarde wordt toegelicht en gekoppeld aan verbeterdoelen en actiepunten. Aan het eind van de agenda staan ze op een rij. Voor deze agenda laten we ons onder andere inspireren door de ervaringen uit het maakproces van de omgevingsvisie. De wijze van vroegtijdig en gelijkwaardig samenwerken met verschillende groepen Amsterdammers, zoals de vrouwenadviesraad WomenMakeTheCity, is zeer waardevol gebleken.

## 21.1 Ruimte maken voor diverse partijen

De ontwikkelopgave in Amsterdam is groot. Samen met de gemeente staan professionele partijen aan de lat om het tempo en de kwaliteit van de woningbouw en vastgoedontwikkeling hoog te houden. De gemeente werkt intensief samen met projectontwikkelaars, woningcorporaties, architecten, beleggers en bouwbedrijven.

We gaan deze vertrouwde samenwerking verder optimaliseren. Daarnaast zetten we nieuwe richtingen uit in het stadmaken. De gemeente daagt zichzelf en professionele partijen uit om de toenemende betrokkenheid van lokale ondernemers en bewoners nog beter tot haar recht te laten komen. Het gaat hierbij om een rijke diversiteit van betrokkenen en initiatiefnemers, klein en groot, individueel en collectief. Hiermee kunnen we de ontwikkelpraktijk van de toekomst nog diverser maken.

We maken onderscheid tussen de grotere nieuwbouwopgaven in te transformeren gebieden enerzijds en kleinschalige ontwikkelingen in het bestaande stedelijke weefsel anderzijds. Voor beide geldt de zoektocht naar meer eigenaarschap van omwonenden en meer lokale waardecreatie, maar de accenten verschillen. In nieuwe gebiedsontwikkeling staat de woningbouwproductie centraler dan bij projecten in het bestaande stedelijk gebied en is het zaak te zorgen voor de goede aansluiting met omliggende buurten. In het bestaande stedelijk gebied ligt de focus sterker op gemeenschapsbouw.

### 21.1.1 Samen stadmaken met (semi)professionele partijen

**Brediuslocatie in de Spaarndammerbuurt, stadsdeel West**
Voor het project Bredius zijn kavelregels opgesteld in overleg met buurtbewoners. De regels gaan onder andere over doorstroming vanuit sociale woningbouw en duurzaamheid. Op een aantal punten van duurzaamheid zijn de regels zelfs ambitieuzer dan het gemeentelijk beleid. Ze zijn als leidende principes overgenomen in het omgevingsplan. Alle stappen zijn bovendien onder toeziend oog van de bewoners gezet. De kavelregels zijn vertaald in de tenderbrochure. De bewoners krijgen stevige invloed op de selectie van de ontwikkelaar, waarbij op één criterium zelfs 100%. Dat is het criterium ‘duurzame relatie’ van de inschrijver met de buurt, waarbij wordt gevraagd dat de projectontwikkelaar zich duurzaam verbindt aan de buurt.

**K-buurt, stadsdeel Zuidoost**
In de K-buurt is de gemeente samen met het buurtplatform Hartvoordekbuurt en de corporaties een ste-

denbouwkundig plan aan het maken. De buurt zit aan het stuur en de ambtenaren faciliteren en produceren. Belangrijk daarbij is dat het plan niet alleen woningen oplevert voor nieuwe bewoners, maar ook de huidige bewoners veel brengt. Daarnaast wil de buurt haar eigen DNA behouden. De buurt heeft gestreden en van het bestuur een sterke positie gekregen in de plannenmakerij. Ook hebben zij zich geprofessionaliseerd omdat er binnen een jaar een SP moet liggen. Er is financiële ruimte geschapen om professionals in te huren als dat nodig is. Het SP wordt uiteindelijk door het buurtplatform gepresenteerd aan de gemeenteraad, waarbij het plan bestaat uit een goede basis met extra's of opties.

**Klaprozenbuurt, stadsdeel Noord**
In de Klaprozenbuurt in Amsterdam-Noord heeft een groep bewoners uit de buurt een belangrijke rol gehad in de plannen voor de verandering van het gebied. Omdat ze niet tevreden waren over de plannen die de gemeente presenteerde, kwamen ze zelf met een visie op de nieuwe buurt. De gemeente is daarin meegegaan. Gemeente en buurt hebben de architecten Auguste van Oppen van BETA, Hannah Schubert van Bureau B+B en Tjeerd Haccou van space&matter ingeschakeld om samen met de buurt en de gemeente een ontwerp voor de nieuwe Klaprozenbuurt te maken. De drie architecten wonen zelf in de buurt.

**Jonas IJburg, stadsdeel Oost**
Met intensieve bewonersbetrokkenheid is het project Jonas tot stand gekomen. Ontwikkelaars Amvest en SITE Urban Development hebben veel tijd en energie gestopt in het creëren van draagvlak in en betekenis voor de buurt. Dit heeft geleid tot het plan voor een energieneutraal gebouw, maar er is ook ingezet op sociale duurzaamheid. In het gebouw komen gemeenschappelijke ruimtes voor nieuwe voorzieningen in de buurt.

### 21.1.2 Professionele partijen

De samenwerking tussen de gemeente en professionele partijen in de gebiedsontwikkeling kent een rijke geschiedenis. Met de markt zijn we in staat gebleken grote aantallen woningen te bouwen. De mechanismen van stadmaken met professionele partijen zijn inmiddels goed geolied. Als gemeente nodigen we de professionele partijen uit met ons te verkennen hoe het samen stadmaken verder vorm te geven. De ontwikkeling van de gemeente gaat de afgelopen jaren namelijk zo snel dat dit bij verschillende groepen in de samenleving leidt tot vervreemding. Het thuisgevoel staat onder druk. Het is daarom van belang omwonenden en lokale ondernemers meer eigenaarschap te geven over toekomstige ontwikkelingen. Hierbij is de sleutel meer gelijkwaardigheid tussen betrokkenen. We laten ons inspireren door voorbeelden waarin (semi)professionele partijen met lokale betrokkenen tot gezamenlijke projectontwikkeling komen. Denk aan Jonas op IJburg en Bredius in de Spaarndammerbuurt. Hierdoor geïnspireerd gaan we verder onderzoeken hoe betekenisvolle, lokale betrokkenheid verzekerd kan worden bij particuliere initiatieven.

### 21.1.3 Lokaal ondernemerschap

We gaan meer ruimte bieden aan initiatieven van velerlei aard. Dit is een voorwaarde voor het laten bloeien van de lokale wijkeconomie. Het gaat hierbij om innovatieve (ambachtelijke) maakbedrijven, horeca, detailhandel en sociaal, circulaire bedrijven en cultureel ondernemerschap. En uiteraard alle mengvormen hiervan. Kleine ontwikkelingen moeten in de gemeente kunnen ontstaan en groeien. Lokaal ondernemerschap krijgt ruim baan. Het helpt als in de buurten meer kleinschalige, betaalbare en flexibele ruimtes zijn. Ook planologisch-juridisch is ruimte nodig. Ruimte voor ondernemers draagt ook bij aan de doelen uit de paragrafen over Kansengelijkheid en Voedsel en stadslandbouw uit de beleidsagenda en de wens om kwetsbare wijken tot meer economische bloei te laten komen. **Verschillende uitwerkingsopgaven die in deze omgevingsvisie worden geagendeerd, zullen mede zijn gericht op deze doelstellingen.**

### 21.1.4 Coöperaties

Er komt ook meer ruimte voor **woon- en energiecoöperaties** en verschillende vormen van collectief zelfbeheer. Stadslandbouw, woon- en energiecoöperaties zijn voorbeelden van hoe bewoners verantwoordelijkheid kun-

nen nemen voor de directe leefomgeving. Ruimte maken voor collectief zelfbeheer in de gemeente betekent niet alleen ruimte maken voor lokale netwerken en coöperatieven, ook maken we daarmee ruimte voor democratische vernieuwing en sociale innovatie, met meer gezamenlijke vormen van publieke waardecreatie in de wijk en de buurt. Om de benodigde samenwerking tussen de gemeente en lokale coöperatieven om de publiek-collectieve samenwerking te verankeren is het Actieprogramma AmsterDOEN! in het leven geroepen.

### 21.1.5 Toelichting commons

De *commons* is een wetenschappelijke en wat abstracte term voor een organisatievorm. *Commons* zijn democratische zelforganisaties waarbij de deelnemers samen zorg dragen voor een collectief goed. Denk bijvoorbeeld aan kennis, energie, voedsel, duurzaam waterbeheer, zorg, en meer. Een heel oud voorbeeld in Nederland zijn de waterschappen. Recentere voorbeelden zijn Wikipedia en energiecoöperaties. De *commons* zijn onderdeel van een wereldwijde beweging, ook wel de coöperatieve beweging genoemd, omdat deze vaak in coöperatie-vorm wordt georganiseerd. Maar ook in stichtingen, in verenigingen of meer informele samenwerkingsverbanden.

### 21.1.6 Buurtbewoners, stadmakers en creatieve makers

Met de omgevingsvisie willen we de stadmakerscultuur en de hoge mate van zelforganisatie in Amsterdam versterken. De Agenda Samen stadmaken maakt de ruimte hiervoor groter en gelijkwaardiger. Uiteindelijk is iedereen die actief bijdraagt aan de gemeente een stadmaker. Er zijn stadmakers die zich hebben ontwikkeld tot (semi)professionele sleutelfiguren die zeer betrokken zijn bij lokale ontwikkelingen en initiatieven. Zij zijn in staat te schakelen tussen de formele wereld van plannen en besluitvorming en de informele wereld van de alledaagse praktijk in de buurten. Ook zijn creatieve makers nodig om complexe uitdagingen, zoals gebiedsontwikkeling, mede het hoofd te bieden.

Als gemeente gaan we met stadmakersbeweging en creatieve makers uit van het principe dat alle deelnemers (van buurtbewoner tot projectontwikkelaar) experts zijn, allen op verschillende manieren. De aandacht verschuift van uitleg naar zorgvuldige ingrepen in het bestaande stedelijk gebied. Organisch ontwikkelen met buurtfocus gaat over het koesteren van wat waardevol is, kleinere ingrepen die als kantelpunt werken, beheer en onderhoud, sociale veiligheid, toegankelijkheid, het uitlokken van ontmoeting, het alledaagse werk van bewonerscommissies enzovoort. Het gaat om met een liefdevolle en verfijnde blik kijken naar wat er al is en groeit en hoe buurtbewoners betekenis aan hun eigen leven en leefomgeving geven. In het Masterplan Zuidoost, Nationaal Programma Samen Nieuw-West en de Aanpak Noord is dit opgenomen als een belangrijk uitgangspunt.

### 21.1.7 Waken voor elitair gehalte stadmaken

Om te voorkomen dat het speelveld van samen stadmaken slechts een kleine groep Amsterdammers aanspreekt, is het van belang plan- en besluitvorming toegankelijker te maken en de informatiepositie gelijkwaardiger. We realiseren ons dat meedoen aan het proces van samen stadmaken niet vanzelfsprekend voor iedereen is weggelegd. Dit heeft te maken met de afstand tussen de overheid en sommige groepen in de samenleving. Taalbarrières en cultuurverschillen staan goede samenwerking vaak in de weg. Bovendien zijn veel groepen in de gemeente niet bezig met lokale besluitvorming omdat werk, mantelzorg of het sociale leven en soms overleven (om de eindjes aan elkaar te knopen) voorgaan. Hierover gaat het in de paragraaf Benutten collectieve kennis en verbeteren democratische besluitvorming. Daarnaast moedigt de gemeente collectieven en buurt-groepen aan om het organiserend vermogen te vergroten door samen te werken met maatschappelijke instellingen als woningbouwcorporaties en met de stadmakersbeweging.

## 21.2 Open ontwerpen

Open ontwerpen staat voor de gezamenlijke opgave een open Amsterdam te maken. Dat geldt zeker in het bestaande stedelijk gebied en in delen van de gemeente waar gebieden met veel ontwikkeling in verbinding staan met aangrenzende buurten en hun bewoners. Belangrijk is dat in deze nieuwe stukken gemeente ook een mate van openheid en onafheid blijft, die ruimte biedt voor bewoners en ondernemers om op in te haken. De fysieke leefomgeving moet in staat zijn om in de tijd veranderende behoeften een plek te geven, zodat gepland Amsterdam ruimte biedt aan geleefd Amsterdam. Zo houden we vast aan de economische en culturele diversiteit van Amsterdam, als markt- en broedplaats voor allerlei spontane en onvoorspelbare functies, ontmoetingen en activiteiten. De fysieke ruimte laat ruimte voor improvisatie, waardoor lokale en unieke kwaliteit kan ontstaan.

Uiteindelijk komt open ontwerpen neer op een nieuwsgierige houding en procesmentaliteit. Daarbij hebben we alle betrokken partijen nodig. De brede toegankelijkheid tot plan- en besluitvorming is hierbij cruciaal. Evenals steviger verankerde, voortdurende dialoog met belanghebbenden. Daarover meer in de volgende paragrafen.

### 21.2.1 Groeiende onbetaalbaarheid

De open ontworpen gemeente is ook mede een antwoord op de groeiende onbetaalbaarheid van Amsterdam. Een groter wordende groep heeft steeds minder toegang tot Amsterdam. Het beter tegemoetkomen aan de behoeften van groepen die niet als vanzelfsprekend meepraten en -beslissen schept kansen voor ondernemerschap en maatschappelijk initiatief in kwetsbare wijken.

### 21.2.2 Buurten bouwen

Binnen de gemeente vind je zeer verschillende buurten. Ieder vragen ze om een eigen benadering, die voortkomt uit maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Identiteit ontstaat niet op een tekentafel en is niet afdwingbaar en bovendien veranderlijk. Door voldoende, maar minder dwingend voorzieningen en openbare ruimtes te programmeren, kan ruimte door buurtbewoners en gebruikers zelf ingevuld worden. In buurten is veel kans voor het ontwikkelen van nieuwe vormen van eigenaarschap. Er is volop ruimte voor meebeslissen, zachte vormen van toe-eigening en meebouwen aan de gemeente. Er wordt een aantal projecten aangewezen waarbij op grote schaal geëxperimenteerd wordt met andere ontwikkelvormen zoals wooncoöperaties en het bieden van zeggenschap vanuit de omgeving en de toekomstige bewoners.

### 21.2.3 Toelichting community wealth building

*Community wealth building* is een economisch model dat al in werking is in steden als Cleveland (VS), Preston (VK) en Mondragon (Spanje). Hierbij worden de werelden van semipublieke instellingen (ankerinstituties) en lokaal initiatief kortgesloten, zodat een meer op publieke waarde(n) gebaseerd economisch systeem ontstaat, gestut door een grote coöperatieve beweging. In deze benadering worden grond en vastgoed als publieke goederen behandeld en ontstaat een lokaal gewortelde economie.

### 21.2.4 Werken aan geleefd Amsterdam

Daarvoor is openheid naar de collectieve kennis uit de gemeente nodig. We dagen onszelf als gemeente en professionele partijen uit manieren te zoeken om gepland Amsterdam beter te laten aansluiten op geleefd Amsterdam. De planners, ontwerpers, bouwers en ontwikkelaars van de gemeente zijn hierin partners met onmisbare expertise en capaciteiten.

## 21.3 Instrumentarium voor samen stadmaken

Onderdeel van het bredere 'ontwikkelpalet' van het samen stadmaken is nieuw gemeentelijk instrumentarium. Een meer actieve rol van Amsterdammers vraagt van de gemeente actief aanmoedigen en ondersteunen. We stellen data, instrumenten en expertise ter beschikking aan belanghebbenden en zoeken actief naar reactie op gemeentelijke voornemens in wijken en buurten. We benutten de mogelijkheden van digitalisering om andere onderdelen van de Agenda Samen stadmaken te ondersteunen. We ontwikkelen dit instrumentarium op basis van de volgende uitgangspunten:

a. De gemeente is zo transparant mogelijk
Nieuwe plannen en verleende vergunningen met derden die impact hebben op de wijk, worden openbaar en vindbaar gemaakt. Geïnteresseerden en belanghebbenden kunnen zich bijvoorbeeld abonneren op een alert-functie, waarmee ze op de hoogte worden gesteld van de plannen en besluiten in hun buurt en hoe ze daar invloed op uit kunnen oefenen. Daarnaast verkennen we het **opzetten van een 'trans-parantieportaal'** waarin contracten tussen gemeente en derden te vinden zijn.

b. Samenwerken gebeurt op basis van een gelijke informatiepositie
De gemeente stelt actief aan iedereen alle data en informatie die er over de leefomgeving is ter beschikking. Dit komt niet alleen ten goede aan de actieve Amsterdammer, die met die informatie beter weet wat er gebeurt en wat er mogelijk is in de leefomgeving. Het zorgt ook voor efficiëntere samenwerking in de keten van planvorming tot uitvoering en beheer. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente dat zij geen informatievoorsprong heeft en snel kan reageren op de aanvullende informatievragen van Amsterdammers.

c. Plan-, ontwerp- en rekeninstrumentarium is voor de belanghebbenden
Bij het werken aan de leefomgeving wordt gebruikgemaakt van technieken en modellen voor het rekenen en tekenen aan de gemeente. We streven ernaar dit instrumentarium zoveel mogelijk ter beschikking te stellen aan Amsterdammers. Waar traditioneel een flinke mate van expertise nodig was voor het bedienen van reken- en tekenprogramma's, is het door de toegenomen rekenkracht van computers steeds eenvoudiger geworden om complexe berekeningen snel te maken en direct te laten zien wat het betekent voor de leefomgeving. Dit instrumentarium kunnen Amsterdamse stadmakers gebruiken om de collectieve kennis in de gemeente te vergroten en hun eigen plannen en visies te onderbouwen.

## 21.4 Waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen

De ontwikkeling van Amsterdam gaat in de eerste plaats over mensen en de gemeenschappen waarin zij leven. De directe leefomgeving van Amsterdammers wordt gevormd door buurten. Het is daarom belangrijk om op dat schaalniveau de waardevermeerdering te organiseren die bouwprojecten en gebiedsontwikkeling met zich meebrengt.

### 21.4.1 Mogelijke uitwerking buurtbatenovereenkomst

1. Er is sprake van wezenlijke invloed op de plannen in een vroegtijdig stadium vanuit de buurt, zodat zij kunnen helpen het plan beter te maken vanuit het perspectief van de buurt.
2. Het plan draagt bij aan de omgevings- en leefkwaliteit in de buurt (denk aan investeren in de publieke ruimte en meeliften moestuin-project van bewoners met het plan).
3. Het plan helpt om een aantal *sociale doelen* in de wijk te realiseren, zoals het principe van social return, maar bv ook realiseren van buurt-huiskamers.
4. Het plan draagt bij aan de buurteconomie. Dat kan variëren van ontwikkelaars die hun materialen en onderaannemers uit de buurt halen tot het terugvloeien van een deel van de winst naar de buurt.

Voor deze 4 vormen van win-win zijn de georganiseerde buurtbewoners de gesprekspartner voor de ontwikkelende partij. Afhankelijk van de netwerken in de buurt wordt in samenspraak met de gemeente en de ontwikkelende partij bekeken hoe je dat praktisch organiseert.

### 21.4.2 Wederkerigheid

Om tot gezamenlijke waardecreatie met diverse partijen te komen ligt de focus nadrukkelijker op de verbinding tussen gebiedsontwikkeling en omliggende buurten. Een belangrijk principe daarbij is wederkerigheid. We doen het samen, dus moeten we ook samen met diverse partijen bepalen in hoeverre en op welke manier het algemeen belang bediend wordt met verschillende ontwikkelingen. We vragen alle initiatieven om iets terug te geven aan Amsterdam dat in verhouding staat tot het profiteren van Amsterdam. Het wederkerigheidsprincipe maakt nieuwe afspraken mogelijk over het combineren van individueel belang en collectief belang en voorkomt dat individuen of organisaties onevenredig profiteren van Amsterdam. Wie iets wil in Amsterdam, moet dus laten zien dat Amsterdam daar ook wat aan heeft. Dat kan, zoals nu ook gebeurt, met veel regels en kaders op allerlei terreinen, maar het kan misschien ook door er een algemeen principe van te maken. En het vervolgens aan individuele bewoners, ontwikkelaars en buurten over te laten hoe die wederkerigheid wordt vormgegeven. Want met wederkerigheid wordt meer waarde opgebouwd voor Amsterdam. Daarmee winnen langetermijnbelangen weer terrein terug ten opzichte van kortetermijnbelangen.

Zo zoeken we naar een manier om waarde-extractie uit buurten te voorkomen, en juist waardecreatie in de buurten te bevorderen. Aan deze benadering geven we vorm op verschillende plekken in de gemeente, onder andere in Nieuw-West onder de paraplu van het Nationaal programma Samen Nieuw-West. Community wealth building-projecten (vrij vertaald: bouwen aan gemeenschapswelzijn) gaan wij verder stimuleren, gericht op duurzame waardeontwikkeling en -behoud.

Voor een versterking van de wederkerigheid tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen en omwonenden denken we na over woonvoorrang voor een deel van de nieuwe huurwoningen. Voor een project in Zuidoost is hiervoor al een intentieovereenkomst gesloten. Ook in andere stadsdelen kan een bepaalde woon-voorrang voor omwonenden bijdragen aan wederkerigheid, draagvlak voor verdichting en samen stadmaken.

Het is dus zoeken naar de balans tussen geven en nemen. Hoe geven we daar invulling aan? In het Maatschappelijk Akkoord van 2019 staat wellicht het antwoord: het idee van de **buurtbatenovereenkomst** (in het Engels beter bekend als *Community Benefits Agreement*). Een buurtovereenkomst waaruit de consensus blijkt over het algemeen nut van een specifiek project in de betreffende buurt. Bij zo'n overeenkomst (behoudens vastgestelde wettelijke ruimte) blijkt voldoende draagvlak in de buurt en mag het project doorgaan. In veel wijken zijn buurtplatforms, Huizen van de Wijk en buurtraden goede contractpartners. Een overeenkomst is ook een goed middel om het instrument **social return bij bouwprojecten** op buurtniveau in te laten vullen door ondernemers en initiatiefnemers. *Social return* is uit te leggen als sociale winst. We zullen samen met Bureau Social Return op zoek gaan naar een aantal verschillende projecten om dit instrument toe te passen en te verbreden naar 'sociale impact in gebiedsontwikkeling'.

### 21.4.3 Beoordelingskader

Om tot een breed palet te komen aan vormen van bouwen aan Amsterdam kan financiële waarde niet langer hoofdzakelijk leidend zijn. Er is daarom een bredere waardebepaling nodig. De omgevingsvisie benoemt twaalf kernwaarden. Deze zijn uitgewerkt in een beoordelingskader met indicatoren in het omgevingseffectrapport (OER), gekoppeld aan het gedachtegoed van econoom Kate Raworth van het donutmodel. Dit beoordelingskader zal in ieder geval gebruikt worden bij de monitoring van de ontwikkeling van de gemeente en de doorwerking van de omgevingsvisie. Tegelijkertijd wordt de meerwaarde van collectieve zelforganisaties beter zichtbaar gemaakt met instrumentarium dat wordt ontwikkeld vanuit het Actieprogramma AmsterDOEN. Het is belangrijk dat lokaal initiatief gewaardeerd kan worden vanuit maatschappelijk, economisch, democratisch én duurzaam perspectief. Ook onderzoeken we hoe we meer ruimte kunnen maken voor maatschappelijke, sociale en duurzame criteria bij aanbestedingen en inkoop, en bij andere vormen van samenwerking met belanghebbenden.

### 21.4.4 Nieuwe financieringsconstructies

Om publieke waardecreatie op een krachtige manier te ondersteunen, is als onderdeel van het Eindrapport 'Aan de slag met Wooncoöperaties' in 2021 de stimuleringslening wooncoöperaties uitgewerkt, met als uitgangspunt dat betaalbare woningen en werkruimtes binnen werkbare financiële kaders beschikbaar zijn. Met het verstrekken van een lening maakt de gemeente hoofdfinanciering door banken mogelijk. Daarnaast is de rijksoverheid bezig met het opzetten van een landelijk leenfonds ter ondersteuning van initiatieven. Wooncoöperaties zijn bezig met het opzetten van een solidariteitsfonds om initiatieven te financieren.

Het gaat om woningen die niet uitgepond kunnen worden en dus eeuwigdurend betaalbaar blijven. Bewoners hebben zeggenschap over ontwikkeling, bestuur, beheer en onderhoud van hun eigen woongebouw. Dit alles verbreedt het huidige palet aan ontwikkelvormen, met grote maatschappelijke meerwaarde, zeker in de verdichtingsgebieden in de naoorlogse wijken. Daarnaast onderzoeken we de optie van zelfbouw binnen transformatiegebieden, zowel in de vorm van nieuwbouw-wooncoöperaties als beheercoöperaties.

### 21.4.5 Vrije ruimte

Zoals benoemd onder 'Inclusief Amsterdam' kent vrije ruimte vele verschijningsvormen, met als gemeenschappelijk kenmerk dat vrijeruimte-initiatieven van onderop zijn ontstaan en collectief zijn vormgegeven. Het zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten, waar ze reflecteren en waar ze kunnen experimenteren. De kracht van deze vorm van ruimtegebruik is dat het initiatief bij burgers ligt, in de luwte van marktwerking en overheidsbeleid. Het gaat om lokale waardecreatie rondom circulariteit, ecologie en sociale verbinding. In samenwerking met gebruikers en experts onderzoeken we hoe vrije ruimte op de langere termijn een vast onderdeel kan worden in de planvorming van de gemeente.

## 21.5 Democratische besluitvorming op basis van collectieve kennis

Goede plannen voor de ontwikkeling van de gemeente zijn gestoeld op het benutten van collectieve kennis en toegankelijke besluitvorming. Deze paragraaf komt met een reeks denkrichtingen en acties om deze te bevorderen.

### 21.5.1 Vergroten toegankelijkheid plan- en besluitvorming

Samen stadmaken valt of staat bij de toegang tot besluitvorming. Hierbij is de gemeente aan zet. Deels kunnen het eenvoudige ingrepen zijn. Zoals het **neerzetten van een informatiebord** op plekken waar iets staat te gebeuren. Dit is een simpele en effectieve manier om bewoners in een vroegtijdig stadium op de hoogte te brengen van aanstaande veranderingen die in meer of mindere mate de buurt kunnen raken.

We nemen ons ook voor om zo veel als mogelijk **planvorming fysiek in de buurt** te beginnen. In verschillende vormen kunnen werkateliers begonnen worden in directere verbinding met de straat. Hiermee haal je op laagdrempelige wijze de kennis en ervaringen uit de buurt binnen. Deze ingreep kan ook werken als middel tegen het werken in silo's van de gemeentelijke organisatie. Door je als projectgroep te vestigen in de buurt bereik je eerder een integrale benadering vanuit de realiteit van lokale bewoners en ondernemers.

Met het uitgaan van het wederkerigheidsprincipe is een **gelijkwaardige informatiepositie** cruciaal. Het is van belang hierbij op verschillende dingen te letten. Taal (denk aan laaggeletterdheid, jargon), tijd (effectief betrokken zijn kan tijdsintensief zijn) en digitale behendigheid (er zijn grote niveauverschillen in online behendigheid tussen Amsterdammers). De gemeente neemt daarom haar verantwoordelijkheid in het ontsluiten en actief aanbieden van informatie, waardoor de Amsterdammers en andere partners op basis van gelijkwaardigheid met elkaar kunnen samenwerken. Er wordt gewerkt aan een open, digitaal instrumentarium. Inspiratie hiervoor is te vinden in Hamburg, met het 'transparantieportaal' zijn de overeenkomsten die de gemeente sluit terug te vinden voor burgers. Deze vorm van open toegang draagt bij aan het vertrouwen in overheidshandelen en de-

mocratische deelname.

Tot slot zijn met de in 2024 vastgestelde Amsterdamse Participatieverordening verschillende buurtrechten ingevoerd. Deze dragen bij aan het creëren van een gelijker speelveld tussen gemeente, professionele partijen en buurtgroepen en initiatieven van onderop. De buurtrechten zijn: 1) Het uitdaagrecht - Het indienen van een plan om bestaande taken van de gemeente uit te voeren of te coproduceren, wanneer de indieners menen beter aan te kunnen sluiten bij wat er speelt in buurt of stadsdeel of -gebied, 2) Het biedingsrecht – Het doen van een bod voor de huur of koop van een pand in eigendom van de gemeente voor de realisatie van een maatschappelijke functie, 3) Het buurtplanrecht– Het indienen van een plan voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast bevat de participatieverordening de voorwaarden voor erkenning en samenwerking met buurtplatforms.

### 21.5.2 Buurtomgevingsvisies

Met **buurtomgevingsvisies** willen we buurten mobiliseren om onder de paraplu van de stedelijke omgevingsvisie een eigen visie te ontwikkelen. Door lokale visievorming te ondersteunen worden gemeenschappen verenigd en kan er een goede uitwisseling ontstaan met stedelijke vraagstukken. Tijdens het maakproces van de Omgevingsvisie is dit gedaan in de Sierpleinbuurt in Nieuw-West. Voor andere buurten bestaat deze mogelijkheid ook.

### 21.5.3 Nieuwe vormen van continue dialoog

Op gemeentelijk en regionaal niveau verkennen we nieuwe vormen van invloed en zeggenschap van bewoners in de vorm van continue dialoog. Daarvoor is onder andere het Beleidskader Burgerberaden ontwikkeld. Burgerberaden komen van pas bij complexe (en ruimtelijke) thema's waarbij de gemeenteraad en -bestuur adviezen ontvangt. Zogeheten burgerberaden hebben al een doorslaggevende rol gespeeld in bijvoorbeeld Frankrijk over het klimaatbeleid en in Ierland over abortuswetgeving. In Amsterdam is dit instrument al ingezet op de onderwerpen duurzaamheid, afval en groen. Ze kunnen helpen bij het doorbreken van politieke impasses en het vinden van draagvlak voor oplossingen voor zeer complexe problemen.

Een steeds diversere bevolking vraagt om een grotere diversiteit in de manier waarop we de gemeente vormgeven. Amsterdam biedt plek aan een grote variatie in leefstijlen, culturen en andere identiteiten. Zo is er steeds meer aandacht voor bijvoorbeeld het vrouwelijk perspectief en de behoeften van mensen met een beperking, kinderen en ouderen. Daar meer ruimte voor bieden betekent niet dat Amsterdam een optelsom wordt van voorkeuren van individuen en kleinere en grotere groepen. Maar het betekent wel dat die meerstemmigheid moet doorklinken in het proces van stadmaken. Om deze reden hebben we ons in het maakproces van de omgevingsvisie laten adviseren door de WomenMakeTheCity-vrouwenadviesraad: zie het hoofdstuk Verantwoording proces. We blijven zoeken naar manieren om vanuit diversere perspectieven naar projecten en programma's te kijken.

Tot slot geloven we in het structureel maken van de **betrokkenheid van kinderen en jongeren**. De jonge generatie in Amsterdam heeft maar weinig stem in de ontwikkeling van de gemeente. Dit terwijl zij de toekomstige gebruikers zijn. De inbreng van kinderen en jongeren helpt bij het stellen van doelen en prioriteiten. Sinds 2019 heeft Amsterdam een kinderraad die bestaat uit veertien raadsleden en een kinderburgemeester. Deze kunnen we actief mee laten denken in het stadmaken. Daarnaast zijn er talloze organisaties in Amsterdam die zich bezighouden met jongerenparticipatie. De gemeente kan van deze infrastructuur gebruikmaken om geregeld dilemma's met jongeren te bespreken. Zo maken we het voor de jongere generaties mogelijk om zich de toekomst van Amsterdam meer eigen te maken. Ten slotte heeft dit ook didactische waarde. Kinderen en jongeren bekend maken met collectieve besluitvormingsprocessen betekent dat zij een beter begrip krijgen van hoe de wereld om hen heen gevormd wordt en op welke manieren je daar invloed op kan uitoefenen.

# 22 Samenwerking over de gemeentegrenzen heen

Mensen trekken zich in hun dagelijks leven weinig aan van gemeentegrenzen. En grote opgaven als regionale bereikbaarheid en ruimte voor economie, de energietransitie en klimaatverandering overstijgen ze per definitie. Amsterdam werkt daarom samen met partijen over de gemeentegrenzen heen. Met buurgemeenten, binnen de Metropoolregio Amsterdam, maar ook met hogere overheden zoals de provincie Noord-Holland en het Rijk, en met andere publieke en private partijen zoals de waterschappen en netbeheerders.

**Een cultuur van samenwerken**
Goede samenwerking begint met de vraag wat Amsterdam voor een ander kan betekenen. We zijn ons bewust van onze bijzondere positie in de regio en daarmee van onze verantwoordelijkheid naar onze buurgemeenten, onze regiopartners en andere regio's in Nederland. We zijn ons ook scherp bewust van onze afhankelijkheid van andere gemeenten. Zaanse leerkrachten bemensen Amsterdamse scholen, op hete dagen maken Amsterdammers dankbaar gebruik van het Zandvoortse strand en meer dan de helft van de huidige inwoners is niet in Amsterdam geboren.

Vanuit de overtuiging dat we samen meer weten, betrekken we partners en belanghebbenden in een vroeg stadium. Dat doen we bij gezamenlijke opgaven of als een maatregel binnen Amsterdam gevolgen kan hebben voor anderen. Een strenger parkeerregime kan bijvoorbeeld de parkeerdruk in de omliggende gemeenten vergroten en bij groei zullen meer Amsterdammers in de omliggende groengebieden recreëren. We hebben oog voor deze mogelijke effecten buiten de gemeentegrenzen en wegen in beslissingen de mening en belangen van buurgemeenten en andere belanghebbenden mee.

## 22.1 Samenwerking per schaalniveau

De grote transities die op de wereld, onze regio en daarbinnen op onze gemeente afkomen, lossen we niet in ons eentje op. De verschillende kwaliteiten die aanwezig zijn binnen Nederland, de metropoolregio, de agglomeratie en de gemeente kunnen we inzetten om samen bij te dragen aan een oplossing. We willen daarom uitgaan van ieders eigenheid en kracht. Vanuit die gedachte kijken we ook naar wat Amsterdam het beste bij kan dragen. De verantwoordelijkheden zijn tussen de verschillende overheden en andere partners verdeeld. We hebben allemaal eigen bevoegdheden, waardoor ieder van ons een deel van de puzzel in handen heeft. Amsterdam is voor wet- en regelgeving en financiële middelen bijvoorbeeld afhankelijk van het Rijk en van Europa. Tegelijkertijd zijn zij voor de uitvoering van dat beleid afhankelijk van gemeenten als Amsterdam. En om die uitvoering voor elkaar te krijgen, hebben we regionale partners nodig. Zowel overheden als andere publieke en private partijen, denk aan Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, netbeheerders of de NS.

### 22.1.1 Internationaal

Met wie we samenwerken is afhankelijk van de vraag en de schaal waarop deze speelt. Op internationale schaal scharen we ons achter de *sustainable development goals* van de Verenigde Naties, die tot 2030 lopen. De SDG's bieden een gemeenschappelijk en internationaal erkend kader om gemeenschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. In Europa proberen we de uitdagingen waar grote steden voor staan zo goed mogelijk over het voetlicht te brengen, net als onze ambities. Ook helpen we de Europese ambities te realiseren, bijvoorbeeld voor de *Europese Green Deal*, een routekaart om de economie van de EU duurzaam te maken. We trekken daarbij samen op met gelijkgezinde gemeenten en metro-poolregio's binnen Europa. Gezamenlijk laten wij onze stem horen, en onderbouwen we onze boodschap met *best practices* en innovatief onderzoek. Ook kijken we in het samenwerkingsverband SURE Eurodelta of het denken in megaregio's, die grensoverschrijdend zijn, helpt om ook internationaal onze krachten te bundelen.

### 22.1.2 Nationaal

De Nationale Omgevingsvisie is het landelijke kader voor onze omgevingsvisie. Hierin benoemt het Rijk het belang van de Nederlandse metropoolregio's voor het internationaal vestigings- en ondernemersklimaat. Omdat er meerdere nationale belangen in onze regio samenkomen, én er een complexe verstedelijkingsopgave op de Amsterdamse metropoolregio afkomt, werken we samen met het Rijk en de partners van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan een verstedelijkingsstrategie. De verstedelijkingsstrategie is een bouwsteen voor de door het Rijk op te stellen omgevingsagenda. Er worden regionaal keuzes gemaakt voor wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie en energietransitie. Die keuzes moeten zich verhouden tot elkaar, maar ook tot de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.

Om het woningtekort aan te pakken hebben de MRA en het Rijk in 2019 de Woondeal MRA gesloten, een startpunt voor een langjarig samenwerkingstraject waarin we de krachten bundelen om de woningbouwproductie en het functioneren van de woningmarkt structureel te verbeteren, samen met de leefbaarheid.

Ook werken we met de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk samen in het regionale bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Om de bestaande fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerken tot een samenhangend regionaal mobiliteitsnet-werk te vormen is het enerzijds noodzakelijk om in samenwerking met de verschillende netwerkbeheerders zoals NS, ProRail, en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nader ontwerponderzoek te doen. Vooral de transformatie van het rijkswegennetwerk rondom Amsterdam en de ontwikkeling van hubs binnen en buiten de agglomeratie voor zowel personen- als goederenvervoer vragen om een stevig onderzoeksprogramma. Anderzijds is het noodzakelijk om de uitvoering samen met de regionale en rijkspartners ter hand te nemen. Dit doen we door middel van de Uitvoeringsagenda SBaB.

Ook de uitwerking van het klimaatakkoord pakken we regionaal op. Samen met de regio Noord-Holland Zuid hebben we een concept Regionale Energiestrategie (RES) aan het Rijk aangeboden, waarin we aangeven wat deze regio kan betekenen voor de opwek van duurzame energie. De uitkomsten hiervan zullen landen in ons eigen omgevingsbeleid.

Naast de MRA voeren we samen met G4, de vier grootste gemeenten van Nederland, met het Rijk het gesprek over specifieke grootstedelijke opgaven, en samen met alle gemeenten van Nederland in de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over opgaven waar gemeenten voor staan.

### 22.1.3 Regionaal

De MRA is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 32 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De MRA-agenda, waarin we inzetten op een toekomstbestendige en evenwichtige metropool, is de inhoudelijke basis voor deze samenwerking. Via verschillende programma's wordt er gewerkt aan regionale opgaven. Zo worden kantoorlocaties en bedrijventerreinen regionaal met elkaar afgestemd en kijken we hoe we ons regionaal kunnen voorbereiden op de veranderende weersomstandigheden en zeespiegelstijging.

Met de provincie Noord-Holland werken we nauw samen op thema's als binnenstedelijke verdichting en het versterken van het landschap. Samen met de provincie en andere betrokken gemeenten werken we binnen de recreatieschappen bijvoorbeeld aan de ontwikkeling en het beheer van verschillende scheggen. We zetten ze beter op de kaart en maken ze beter toegankelijk.

In de samenwerking met de 15 gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam staat de bereikbaarheid van de regio centraal. Ook op stedelijk niveau werken we met de vervoerregio aan het mobiliteitssysteem, waarbij de vervoerregio onder andere een rol vervult bij de aanleg van (regionale) infrastructuur en de governance rondom het openbaar vervoer.

In het Bestuursplatform Noordzeekanaal-gebied werken we, onder regie van Noord-Holland, samen met ge-

meenten langs het Noord-zeekanaalgebied, het Rijk, de havenbeheerders en de beheerder van de infrastructuur om in de gebieden rond het Noordzeekanaalgebied een goede afweging te maken tussen wonen, werken en groen. Omdat het Noordzeekanaalgebied een sleutelrol heeft in de energietransitie, is de samenwerking uitgebreid met onder andere netbeheerders en energieproducenten in het Bestuursplatform Energietransitie, en is het door het Rijk benoemd als NOVI-gebied.

De duurzame ontwikkeling van Schiphol bepleiten we ook in de Bestuurlijke Regie Schiphol, een samenwerkingsverband van 4 provincies en 56 gemeenten. Hierin bespreken we de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving.

**Gelegenheidscoalities**
De afgelopen tijd hebben we in verschillende gelegenheidscoalities aan gerichte opgaven in de regio gewerkt. Bijvoorbeeld samen met Almere, de provincie Flevoland en het Rijk in het Handelingsperspectief Oostflank MRA, met Schiphol, NS en ProRail aan de bereikbaarheid van de westzijde van Amsterdam, en met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam. Ook in de toekomst blijven we graag op deze manier samenwerken. Bijvoorbeeld aan een hov-lijn naar Zaanstad, over het versterken van het ondernemersklimaat in Almere of aan de economische kracht en leefbaarheid aan de zuidwestkant van Amsterdam.

## 22.2 Nieuw: de agglomeratie

Op de meeste schalen is de samenwerking formeel of informeel dus al georganiseerd. Op de schaal van de agglomeratie is dat niet het geval. Hierin werken we per windrichting in verschillende projecten en programma's, bijvoorbeeld met Zaanstad aan de regiodeal en met Ouder-Amstel en Amstelveen aan de Amstelscheg. Omdat er voor de agglomeratie veel gezamenlijke ruimtelijke en functionele opgaven liggen, en omdat we steeds sterker met elkaar verweven raken, onderzoekt Amsterdam hoe we ook op die schaal meer kunnen samenwerken. Daarbij kunnen we voortbouwen op de kansen voor de agglomeratie die we al eerder met de andere gemeenten uit de agglomeratie hebben verkend.

# 23 Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen

Een omgevingsvisie komt tot stand door beschikbare kennis en kunde te benutten in samenspraak met veel verschillende gesprekspartners binnen de gemeentelijke organisatie en belangenbehartigers daarbuiten. Volgens dat beproefde proces zijn in het verleden ook onze structuurplannen en -visies van de gemeente gemaakt. Onderscheidend in het proces van het opstellen van deze omgevingsvisie is dat we vanaf de start bewust actief samen hebben gewerkt met partners in de gemeente.

## 23.1 Werken op basis van drie principes

Bij het ontwikkelen van deze visie staan twee hoofddoelen voorop: een goed functionerende omgevingsvisie voor de gemeente Amsterdam en een cultuur van samenwerken en debat over de toekomst van Amsterdam. Om deze doelen te realiseren, werkten we volgens drie principes aan de visie: inclusief, open en organisch.

'Inclusief' betekent dat deelnemers met diverse achtergronden met elkaar in gesprek gaan en dat we aandacht hebben voor tegengeluiden en voor de belangen van partijen die niet fysiek aan tafel zitten.

'Open' betekent dat we transparant zijn over tussenstappen en resultaten van bijeenkomsten en dat we aansluiten bij lopende initiatieven en netwerken in de gemeente en metropoolregio.

'Organisch' betekent dat het proces geleidelijk concreter wordt en vorm krijgt door de ideeën die naar voren komen, en doordat we al doende leren.

Deze drie principes hebben we in de praktijk vormgegeven door samenwerkingen aan te gaan met partners, aan te sluiten bij wat er al gebeurt, fysieke en online bijeenkomsten te organiseren via een trektocht door Amsterdam en door online inzichten te verzamelen. Halverwege ons traject heeft corona de plannen danig door de war geschopt, maar ons zeker niet ontmoedigd om input vanuit de gemeente te blijven verzamelen. We hebben daarin bewust gekozen voor kwaliteit boven kwantiteit: betekenisvolle, effectieve participatie is waardevol in een tijd waarin mensen participatiemoe zijn.

## 23.2 **Partners en activiteiten**

De cultuur van samenwerken hebben we vormgegeven door allianties aan te gaan met actieve burgers en ondernemers in de gemeente. De Club2050 bestaat uit een diverse groep Amsterdamse stadmakers en buurtkenners die met ons meewerken aan het invullen van cocreatie en dialoog bij het opstellen van de omgevingsvisie. Van ideeën voor citizen's assemblies tot leergangen en bijeenkomsten met jongerennetwerken.

Een vrouwenadviesraad vanuit het speciaal hiervoor opgerichte netwerk WomenMakeTheCity adviseert ons en denkt mee. De adviesraad bestaat uit vrouwen van diverse achtergronden en uit verschillende stadsdelen. Zij organiseerden online werksessies waarbij zij met ruim 80 vrouwen uit verschillende stadsdelen spraken over de toekomst van de gemeente aan de hand van de Just City Index, een ontwerpmethode die de waarden van de gebruikers van Amsterdam vooropstelt.

Architectenbureau Studio L A ontwierp een methode waarbij (ervarings-)deskundigen uit verschillende stadsdelen en met verschillende netwerken hun visie over de toekomst van de gemeente deelden. Deze gesprekken hebben geleid tot input voor de omgevingsvisie. Studio L A is ook samen met 'Discussiëren Kun Je Leren' de buurten en scholen ingegaan om thema's en ideeën op te halen in een door Studio L A ontworpen gespreksruimte.

In onze vaste gesprekslocatie, het Atelier der Verbeelding, werken we met gastcuratoren. Zo organiseerde de gastcurator Tanja den Broeder sessies die ons hebben gevoed met ideeën over onder andere wonen, de circulaire economie en voedsel. Studenten, lectoren en onderzoekers van de Hogeschool van Amsterdam hebben het gastcuratorschap in coronatijd overgenomen en zijn online verdergegaan met hun visie op de toekomst van de gemeente, bijeenkomsten over o.a. commons en onderwijs in de toekomst.

Samen met Arcam organiseerden wij een ontwerpmanifestatie over de toekomst van Amsterdam, die een vervolg heeft gekregen in een tentoonstelling in de OBA. Hiermee willen we het gesprek over Amsterdam met belanghebbenden gaande houden. De architectenbureaus die verschillende verstedelijkingsvarianten hebben uitgewerkt voor de discussie, zijn hierin bijgestaan door een meedenktank van burgers en stadmakers.

Naast het werken met deze partners, sloten en sluiten we bewust aan op de Amsterdamse cultuur van maatschappelijk debat over Amsterdam.

Over allerhande thema's vinden uiteenlopende initiatieven en discussies in Amsterdam plaats, georganiseerd door de gemeente of organisaties en debatcentra. Amsterdam Circulair en Klimaatneutraal, Ma.ak020, de Superjongerenraad, Huis van de Stad, Pakhuis de Zwijger en Platform31 zijn daar voorbeelden van. Waar nodig hebben we zelf gesprekken over die thema's georganiseerd om aanvullende ideeën te krijgen die aansluiten op de ruimtelijke schaal van de omgevingsvisie. Deels waren dat fysieke bijeenkomsten, deels online. Denk aan thema's als Ruimte voor de Zorg en Ruimte voor de economie van Morgen. We luisterden mee en leverden input voor de ambtswoninggesprekken over relevante thema's voor de toekomst en Amsterdam Spreekt (wethouders in gesprek met 750 Amsterdammers) van het team Democratisering.

We organiseerden stadsgesprekken: een 6-wekelijkse reeks van bijeenkomsten met wethouder Ruimtelijke Ordening Van Doorninck. Met kunstenaars praatte ze bijvoorbeeld over de vrije ruimte in de gemeente, met ondernemers over de economie, met stadslandbouwers over groen en landbouw in Amsterdam. We hebben met Amsterdamse jongeren gepraat over hun ideeën en wensen voor de toekomst.

In samenwerking met de Chief Science Officer is een toekomstestafette van start gegaan. In de 7 stadsdelen hebben 7 verhalenvangers samen ruim 150 korte verhalen verzameld over wat mensen nodig hebben in de toekomst. De verschillende onderwerpen die als rode draden door de verhalen heen lopen zijn van bijzondere waarde. Ze laten zien wat mensen belangrijk vinden, wat zij nodig hebben en wat hen raakt.

## 23.3 Opbrengsten

De samenwerking met onze allianties, de gesprekken en bijeenkomsten, de online bijdragen hebben een veelheid aan gedachten, ideeën en thema's voor de toekomst van Amsterdam opgeleverd.

Rode draden daarin zijn gedeelde waarden over het belang van de gemeenschap en je kunnen thuis voelen in Amsterdam en zeggenschap willen hebben over je eigen buurt. Daarnaast staat de waarde van veerkracht: een duurzame gemeente en samenleving, die crisisbestendig is en de condities levert om zelfredzaam te kunnen zijn. Amsterdam moet een gemeente zijn die inclusief is, waar mogelijkheden zijn voor ontplooiing en emancipatie.

Deze waarden worden vertegenwoordigd in de onderwerpen die regelmatig terugkwamen in alle gesprekken:
- de betekenis van ontmoetingsplekken in gebouwen en in de openbare ruimte;
- de sociale en recreatieve betekenis van het groen in de gemeente;
- het belang van korte voedselketens en ruimte maken voor stadslandbouw;
- bouwen aan een duurzame woningvoorraad die toegankelijk en betaalbaar is voor huidige en nieuwe inwoners, zodat Amsterdam een inclusieve gemeente kan zijn;
- goede en veilige fiets- en ov-verbindingen tussen alle delen van de gemeente, ook om de sociaal-economische afstand tussen de stad binnen en buiten de ring te overbruggen;
- de beschikbaarheid van betaalbare ruimte voor startende ondernemers;
- vrije ruimte in de gemeente laten om te kunnen experimenteren;
- zeggenschap en eigenaarschap: geef burgers en ondernemers de ruimte om mede te kunnen bepalen wat er in hun omgeving gebeurt, ondersteuning van stadmakers en initiatieven, ruimte en aandacht voor alternatieve vormen van gebieds- en woningbouwontwikkeling zoals *commons*.

In de delen WAAR, WAT en HOE hebben we aangegeven hoe we met deze thema's omgaan.

## 23.4 Lessen voor het vervolg

Door inclusief, open en organisch te werk te gaan wilden we een aantal doelen bereiken. Een goed functionerende omgevingsvisie en een bijdrage aan een cultuur van samenwerking en debat in de gemeente.

Door samen te werken versterken we elkaars initiatieven en creëren we nieuwe ideeën. Daarmee zorgen we ook voor draagvlak en legitimiteit van de plannen in de omgevingsvisie.

Met de open en organische aanpak zijn er steeds nieuwe mensen, organisaties en netwerken in beeld gekomen waar we met een beperkter en strakker proces geen oog voor zouden hebben gehad. Op deze manier hebben we lokale kennis kunnen benutten.

Dat is de grote meerwaarde van de samenwerking met onze allianties als de Club2050 en de vrouwenadviesraad. De tijdsinvestering in het opbouwen van een band met verschillende stadmakers, doelgroepen en netwerken in de gemeente heeft geleid tot veel energie in het proces. Die is omgezet in een betere samenwerking met belanghebbenden, meer kennis van wat er speelt en meedenkkracht in het zoeken naar oplossingen. Al met al vertaalt dat zich in een breder gedragen visie.

Wij zien deze samenwerking als een investering in een blijvende professionele relatie met organisaties en individuen die bijdragen aan de ontwikkeling van Amsterdam. De impact van corona op het functioneren van

Amsterdam en het welbevinden van alle Amsterdammers maakt duidelijk dat we alle handen nodig hebben om te werken aan een bloeiende toekomst voor Amsterdam. Het gesprek over de omgevingsvisie houdt niet op als deze is vastgesteld, maar vraagt continue aandacht, juist bij de uitvoer ervan, dus laten we het continueren. Belangrijk aandachtspunt hierin is dat naast de aanwezige kennis bij stadmakers en netwerken ook organisatiekracht aanwezig is.

Er is veel gaande in Amsterdam: debatten, workshops, filmavonden, etc. De programmering van het Atelier der Verbeelding – een nieuwe locatie – concurreerde met dat aanbod. Om die concurrentie aan te gaan is geld, tijd en energie nodig voor communicatie hierover. Die hebben we niet altijd kunnen geven. En de vraag is of die inzet in verhouding zou hebben gestaan met het effect. De opkomst voor de workshops in het Atelier was laag, hoewel de kwaliteit en de intensiteit van de gesprekken er niet onder leden. De vraag rijst wel wat de legitimiteit dan is van de uitkomsten van de workshops. Tegelijkertijd zijn deze onderwerpen ook omhooggekomen bij andere bijeenkomsten met verscheidene doelgroepen.

Corona gooide flink roet in het eten: alle fysieke bijeenkomsten die we hadden gepland moesten we omvormen. We zijn online gegaan. Het nadeel daarvan is het gemis van de kracht van de fysieke ontmoeting: het onverwachte, de vonk die overspringt, de geboorte van nieuwe creatieve plannen en ideeën.

Het voordeel is wel dat we met de online uitzendingen via de livecast van Pakhuis de Zwijger van bijvoorbeeld WomenMakeTheCity, de jongerenbijeenkomsten en het slot van de Ontwerpmanifestatie een groter publiek hebben bereikt dan met een fysieke bijeenkomst. Deze uitzendingen zijn ook later terug te zien.

We misten ook de inzet van de gemeentelijke communicatiekanalen om de online bijeenkomsten onder de aandacht te brengen. Deze kanalen stonden in de eerste maanden in het teken van de communicatie over corona. Voor specifieke doelgroepen, zoals de jongeren, hebben we via onze netwerken wel nieuwe kanalen aangeboord, zoals spotjes op FunX en filmpjes op Instagram van jonge influencers.

Het organische proces leek soms wat ongeregeld en dat werd het af en toe ook als gevolg van corona, maar hierdoor leerden we des te meer de kracht kennen van de opgebouwde contacten en netwerken, waardoor we gerichte en kwalitatieve inbreng konden ophalen.

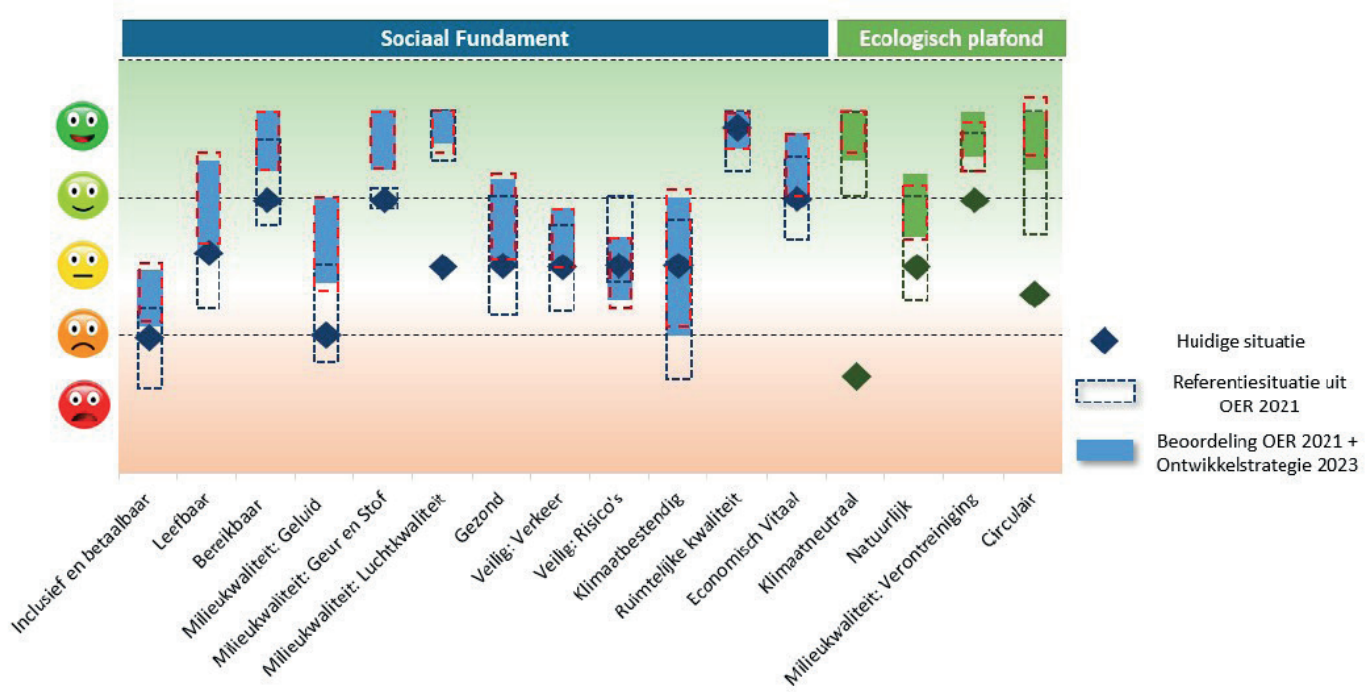
# 24 De omgevingseffectrapportage

Bij het opstellen van een omgevingsvisie is het verplicht om een mer-procedure (milieueffectrapportage) te doorlopen. In Amsterdam is vanwege het integrale karakter van de omgevingsvisie gekozen voor een bredere variant, de omgevingseffectrapportage (oer). Deze oer heeft bijgedragen aan het opstellen van de omgevingsvisie door inzicht te geven in aandachtspunten op verschillende kernwaarden en door verbetervoorstellen aan te dragen voor het aanscherpen van het beleid. Door het iteratieve proces tussen de visie en de oer laat de uiteindelijke beoordeling in het omgevingseffectrapport (OER) zien dat de plannen uit de omgevingsvisie leiden tot een duidelijke verbetering van de fysieke leefomgeving.

In het OER komt naar voren dat Amsterdam zijn beleidsagenda voor de meeste kernwaarden goed op orde heeft. Dit leidt tot positieve impulsen op de meeste kernwaarden in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn wel diverse aandachtspunten rondom de situatie in wijken en buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord geconstateerd rondom gezondheid (voeding, overgewicht, roken en minder bewegen) en leefbaarheid. Ook speelt hier, maar ook in de rest van de gemeente, dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen (zwaar) onder druk staat.

De strategische hoofdkeuzes, ingrepen en verdichtings- en transformatielocaties uit de omgevingsvisie bieden veel kansen om een impuls aan de fysieke leefomgeving van Amsterdam te geven en veel van de gestelde ambities te behalen. In de figuur is te zien (met de blauwe balken) dat de omgevingsvisie leidt tot een verbetering op alle kernwaarden ten opzichte van de situatie in 2050 zonder omgevingsvisie (de gestippelde balken).

Bij de eerste actualisatie van de omgevingsvisie in 2025 is het OER opnieuw geactiveerd. Aan de hand van de indicatoren uit het OER is opnieuw gekeken naar de effecten van de geactualiseerde omgevingsvisie. Dit heeft geresulteerd in onderstaand diagram, waarin de wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke OER in rood zijn weergegeven.




Vergeleken met de huidige situatie en de referentiesituatie scoort het voorkeursalternatief van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 op bijna alle waarden hoger.