Gemeente Amsterdam



Monitor omgevingsvisie 2025

Onderzoek en Statistiek, Ruimte en Duurzaamheid



In opdracht van: Ruimte en Duurzaamheid
Projectnummer: 12345
Auteur: Onderzoek en Statistiek, in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid
E-mailadres: omgevingsvisie@amsterdam.nl

Bezoekadres: President Kennedylaan 923
Post: Postbus 658
1000 AR Amsterdam
Telefoon: 020 251 0333
Website: onderzoek.amsterdam.nl

Foto voorzijde: Het Schip, fotograaf Edwin van Eis (2022)

Amsterdam, maart 2026

Inhoud 3

Inleiding 4

Methodiek 5

Samenvatting en conclusies 6

Meerkernige ontwikkeling 7

- Spreiding grootstedelijke voorzieningen 9
- Stedelijke dichtheid 10
- Werkzame personen in Amsterdam 12
- Werknemers buiten de gemeente 13

Groeien binnen grenzen 14

- Toegang tot wonen 16
- Woningbouwproductie 17
- Maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid 18
- Energielabels 20
- Elektriciteitsinfrastructuur 21
- CO2-uitstoot en grondstoffenverbruik 22
- Opwek hernieuwbare energie 23
- Luchtkwaliteit 24
- Ervaren overlast van verkeers- en vliegtuiglawaai 26

Duurzaam en gezond bewegen 28

- Fietstevredenheid 31
- Verkeersveiligheid 32
- Sport en beweging 33
- Openbaar vervoer 34
- Aanbod dagelijkse voorzieningen 35
- Herbestemmen parkeerplaatsen 38
- Verplaatsingen per vervoerswijze 39

Rigoureus vergroenen 40

- Oppervlak groen per inwoner 42
- Gemiddelde afstand tot groen 44
- Biodiversiteit 45
- Organische reststromen 46
- Schaduw in de stad 47

Samen stadmaken 48

- Ervaren invloed op besluitvorming 50
- Wooncoöperaties 51
- Segregatie-index 52
- Buurttevredenheid 54

Literatuurlijst 55

Inhoud

Inleiding

Dit is de tweede editie van de Monitor Omgevingsvisie Amsterdam. Deze tweejaarlijkse monitor laat aan de hand van beschrijvingen, grafieken en kaarten zien hoe het in Amsterdam staat met de vijf strategische keuzes en vele onderliggende doelen uit de omgevingsvisie.

De in 2021 vastgestelde 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – Een menselijke metropool' is in 2025 geactualiseerd. Deze actualisatie behelsde een samenvoeging met de omgevingsvisie Weesp, geschiktmaking voor het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en opname van sinds 2021 vastgesteld beleid. Het bevat geen nieuwe richtingen, dus de inhoudelijke grondslag van deze monitor is vrijwel gelijk aan die van 2023. Wel bedoelen we nu met 'de stad' Amsterdam én Weesp.

Een omgevingsvisie is een langetermijnvisie die op hoofdlijnen en vooral gemeentebreed ambities uitspreekt. Dat geldt ook voor deze monitor: het geeft een globaal beeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente en de mate waarin die de doelen van de omgevingsvisie volgt. Op project- of buurtniveau kunnen bevindingen genuanceerder liggen. Voor projectinformatie die recht doet aan nuances, moeten de betreffende projectnota's en dergelijke worden geraadpleegd.

Deze monitor is opgesteld in samenwerking tussen Onderzoek en Statistiek (O&S) en Ruimte en Duurzaamheid (R&D). In grote lijnen heeft O&S voor de kaarten en grafieken gezorgd en R&D voor de 'ontwikkelingen in vogelvlucht', waar elk hoofdstuk mee begint. R&D is opdrachtgever voor deze monitor.

Methodiek

Evenals in de eerste monitor uit 2023 zijn de vijf strategische keuzes uit de omgevingsvisie de pijlers voor deze monitor:

- Meerkernige ontwikkeling
- Groeien binnen grenzen
- Duurzaam en gezond bewegen
- Rigoureus vergroenen
- Samen stadmaken.

Onder elk van deze vijf strategische keuzes vallen subdoelen, deels afkomstig uit de Omgevingseffectrapportage (OER). Deze monitor loopt de subdoelen per strategische keuze langs, zonder eerst alle omgevingsvisiedoelen op een rij te zetten. Daar kan de lezer de omgevingsvisie zelf op naslaan.

Per strategische keuze beschrijven we eerst in vogelvlucht in hoeverre kwalitatieve doelen worden gehaald die minder goed in kaarten of grafieken zijn uit te drukken. Daarna volgen kaarten en grafieken. Die laatste zijn vooral op basis van harde data, de kwalitatieve beschrijvingen vaker via ‘expert judgements’: interne dossierhouders die aangaven hoe ‘hun’ beleid of project ervoor staat. Veel van deze informatie is terug te vinden op projectpagina’s, in investeringsnota’s, raadsinformatie en dergelijke.

Ten opzichte van de monitor uit 2023 hebben we verscheidene indicatoren laten afvallen, bijvoorbeeld omdat ze door lezers minder relevant werden bevonden. En we hebben andere indicatoren toegevoegd, onder meer omdat we de indicatoren uit de OER beter tot hun recht wilden laten komen.

Ook sommige gebruikte bronnen zijn anders dan in de monitor uit 2023. Dat had meestal methodologische redenen (beschikbaarheid van data, beter passende gebiedsindelingen) en leidde vrijwel niet tot wezenlijk andere conclusies. Als daar wel iets belangrijks over te melden valt, dan leest de lezer dit op de betreffende pagina’s. In de tekst is met nummers verwezen naar de bronnenlijst, die achterin te vinden is.

Aangezien Weesp pas sinds maart 2022 onderdeel is de gemeente Amsterdam, zijn sommige gebruikte cijfers nog niet beschikbaar voor Weesp.

Samenvatting en conclusies

Veel doelen in de omgevingsvisie zijn ambitieus en niet in enkele jaren te realiseren, zie bijvoorbeeld het faseringshoofdstuk in de visie. Het horizonjaar is daarom 2050, niet 2025. Deze monitor moet dus niet als eindoordeel worden gelezen. Het laat tussenstanden zien; het gaat om de *richtingen* van ontwikkelingen, niet of doelen wel of niet al zijn behaald.

De monitor toont dat verschillende ontwikkelingen inderdaad bewegen in de richting van omgevingsvisiedoelen: verdichting van buitenste stadsdelen komt serieus op gang, duurzame energie groeit en na twee mindere jaren gaat de woningbouw weer de goede kant op, ook in de betaalbare categorieën. De energielabels van Amsterdamse woningen worden beter, de energietransitie zet door, materiaalgebruik daalt, verscheidene fietsverbindingen zijn verbeterd. Er is een participatieverordening gekomen, en hoewel inkomensextremen soms groot zijn, wonen verschillende inkomensgroepen iets beter gemengd in de stad.

Maar de monitor toont ook dat veel ontwikkelingen niet of nauwelijks bewegen in de richting van omgevingsvisiedoelen, of zelfs in tegenovergestelde richting. Bij verscheidene thema's is juist de laatste paar jaar een zich van omgevingsvisiedoelen afbuigende knik te zien: bij stadsverzorgende bedrijvigheid, CO_2-uitstoot, fijnstof, verkeersveiligheid, herbestemming van autoparkeerplaatsen en ov-gebruik. Voorts blijkt de tevredenheid over met name commerciële voorzieningen vaak het laagst in nieuwe gebiedsontwikkelingen, en zijn delen van de Agenda Samen Stadmaken nog niet dichterbij gekomen. Onder andere wooncoöperaties bereiken niet het omgevingsvisiedoel van tien procent van de woningvoorraad in 2040.

Aangezien knikken onderdeel kunnen zijn van 'normale' schommelingen en ontwikkelingen tal van oorzaken kunnen hebben, interpreteert en beoordeelt deze monitor zo min mogelijk. Het is aan inwoners, bestuurders en beleidsmakers om te bepalen of er aanleiding is voor extra inzet of beleid, of voor het bijstellen van de uitvoering.

Voor vragen, tips of opmerkingen over deze monitor kan worden gemaild naar het programmateam Omgevingsvisie: omgevingsvisie@amsterdam.nl

Meerkernige ontwikkeling

Amsterdam heeft een centrum waar een groot deel van de stedelijke activiteit op is gericht. Door functies beter te spreiden, kan het centrum worden ontlast en kan elders in de gemeente vitaliteit ontstaan waar dat juist zeer welkom is. Het doel is onder meer om stationskwartieren en de gebieden rondom Zuidas, Osdorpplein, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein tot grootstedelijke stadscentra te ontwikkelen. Meerkernigheid richt zich ook op de regio, met name voor werkgelegenheid: vermindering van de concentratie van werk in Amsterdam kan leiden tot kleinere forensenstromen.

Enkele ontwikkelingen in vogelvlucht

Uitplaatsing van hoogstedelijke- of vrijetijdsvoorzieningen uit het toeristische centrum komt nauwelijks op gang. Uit intern onderzoek[1] blijkt dat de interesse en bereidheid van functies om te verhuizen naar buiten dit gebied vooralsnog nihil is. Gedwongen verplaatsing is bij vrijwel alle functies niet aan de orde.

Stationskwartieren ontwikkelen zich wisselend. Voor Muiderpoort en Lelylaan zijn studies gedaan en ambities geformuleerd, maar voor de eerste is nog geen prioriteit en de tweede heeft te maken met conserverende erfgoedregelgeving. Rondom Sloterdijk en Amstel is veel verbetering en verdichting zichtbaar, ook de komende jaren. Rondom Zuid gaan ontwikkelingen stevig door, onder meer met de transformatie van het voormalige ABN AMRO-gebouw.

Het **ArenaPoort**-gebied ontwikkelt zich snel, met als ambitie een gemengd stadsgebied met kantoren, vrijetijdsvoorzieningen en 5.700 extra woningen. In 2025 zijn er zo'n 1.000 woningen in aanbouw, in 2026 worden er 1.400 in aanbouw genomen (waaronder op de langverwachte GETZ-kavel) en in 2027 volgen weer nieuwe ontwikkelingen, waaronder een optopping. Het winkelcentrum en andere zaken in het gebied worden opgeknapt.

Stationskwartier Holendrecht staat op de drempel van flinke verdichting, met torens tot 50 meter hoog. Dat gaat met veel samen stadmaken, onder meer via een burgerjury bij tenders. In 2024 viel het investeringsbesluit, in 2026 starten de werkzaamheden. Er verandert veel, ook in het winkelcentrum. Er komen per saldo 650 woningen bij. Ten westen van station Holendrecht wordt het Paasheuvelwegkwartier volop ontwikkeld. Wel blijkt het lastig om beide kanten van het spoor tot één geheel te maken, in een goede functiemix.

In 2024 is de Investeringsnota Stadscentrum **Osdorpplein** fase 2 vastgesteld, met daarin cultuurcentrum Nieuwe Meervaart aan de Sloterplas en vijf andere ontwikkellocaties met ruim 1.000 woningen en allerlei andere functies. Begin 2026 wordt de Nieuwe Meervaart getenderd, eind 2026 worden gebouw MIX met 530 woningen en het Verhalenhuis (met OBA XL, Filmhuis en Arabisch cultuurcentrum) opgeleverd. In 2026 wordt tevens gestart met het eerste deel van de Nieuwe Osdorpergracht.

Haven-Stad had als grootste en een van 's lands meest complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen (tot 70.000 extra woningen) een lange start. Inmiddels begint de

ontwikkeling vorm te krijgen. De verdichting van Sloterdijk Centrum gaat de laatste tijd sneller dan gedacht en nadert z'n voltooiing. In steeds meer andere deelgebieden worden kantelpunten bereikt. Voor Sloterdijk 1 zuid (zo'n 3.000 woningen) liggen er definitieve ontwerpen en komt de bouw de komende jaren op gang. In Sloterdijk 1 noord staan de meeste eigenaren en erfpachters in de startblokken om te ontwikkelen. Dat geldt ook voor de Minervahaven, al vergt dat nog grondoverdracht vanuit het Havenbedrijf. Andere factoren die het ontwikkelproces hier en daar ophouden, zijn netcongestie en weinig (verwerving van) eigen gemeentegrond voor de realisatie van publieke functies. Plannen voor bijzondere voorzieningen met een stadsbrede aantrekkingskracht zijn er nog niet. De ontsluiting van Haven-Stad gaat moeizaam: een route door de volkstuinen ligt zeer gevoelig, de metro duurt zeer lang en is niet zeker. Er komt waarschijnlijk wel een busbaan, evenals een nieuw park in het IJ.
De ontwikkeling van het Cornelis Douwesgebied aan de noordkant van het IJ gaat door allerlei oorzaken (provincie, economische belangen) nog wel even duren.

De gebiedsontwikkeling in **Centrumgebied Amsterdam Noord** (CAN) duurt lang, maar lijkt nu aardig los te komen. In 2024 zijn twee investeringsbesluiten genomen voor de herontwikkeling van het Buikslotermeerplein, waaronder winkelcentrum Boven 't Y. Er komen daar de komende jaren zo'n 2.000 woningen bij. Aangezien de eiland-achtige basisstructuur van het winkelcentrum blijft, is 'aanheling' van omliggende gebieden moeilijk. Ook de verandering van de winkelstraten naar 'gewone' straten wordt lastig, onder meer omdat de gemeente geen eigenaar en beheerder is.
Het nu nog lege gebied tussen winkelcentrum en station Noord wordt tot 2030 herontwikkeld met woningen, horeca, cultuur, kantoren en groene pleinen. Veel woningen lijken wel aan de kleine kant te worden en vanwege beperkte marktvraag komen er minder werkplekken dan voor zo'n centrumgebied eigenlijk zou moeten.
Elzenhagen, direct ten westen van station Noord, gaat voorspoedig: tot 2028 verrijzen hier 1.800 woningen, scholen en (sport)voorzieningen.

Bruggen over het IJ liggen er voorlopig niet. Van alle ambities voor oeververbindingen over het IJ is alleen voor de oostbrug een projectteam met financiering. Onderzoek naar aansluitende routes loopt, participatie eveneens. De oostbrug wordt vrijwel zeker alleen voor fietsers en voetgangers en ligt er omstreeks 2034. De westbrug is onzekerder. Een reëel jaartal valt niet te noemen, maar deze brug was in de visie ook niet spoedig beoogd. Ideeën voor een kabelbaan zijn voorlopig op pauzestand gezet.

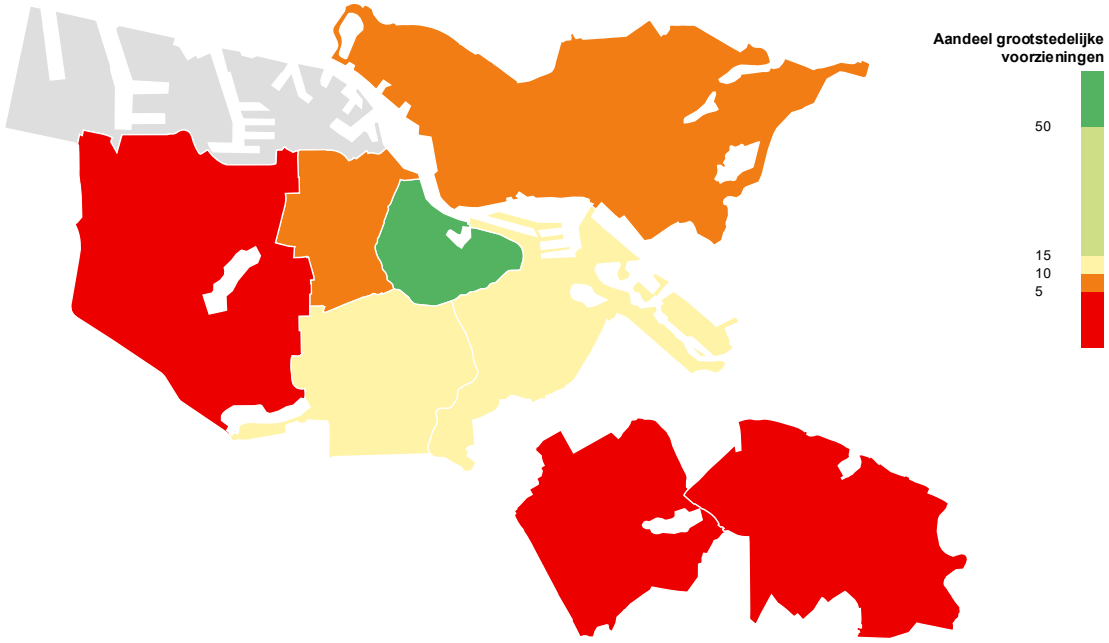
In het **Schinkelkwartier** wordt voor de Schinkelbrugverbinding inclusief toevoerroutes gewerkt aan een integraal plan van eisen en schetsontwerp. In 2026 volgt daarover publieksdiscussie, aan financiering wordt gewerkt. Er komt een gefaseerde uitwerking, gelijk oplopend met de planontwikkeling van de deelgebieden. De brugverbinding ligt er naar verwachting over een jaar of tien.

De ontwikkeling van **stadsstraten en stadslanen** krijgt deels vorm in huidige gebiedsontwikkelingsprojecten, zoals voor de Burgemeester Roëllstraat. Er zijn nog geen plannen voor dragende autoroutes als de Gooiseweg en de Lelylaan, omdat de effecten van het autoluw maken van omliggende buurten hier nog onduidelijk zijn. Bovendien is er nog onvoldoende zicht op de financiële gevolgen van deze transformaties.

Spreiding grootstedelijke voorzieningen

De omgevingsvisie stelt dat zich naast het stadscentrum meerdere stadsdeelcentra moeten ontwikkelen met een compleet aanbod van grootstedelijke voorzieningen. Dit kunnen bijvoorbeeld culturele voorzieningen zijn. Als we kijken naar musea, theaters, muziekpodia, bioscopen en filmhuizen, is te zien dat deze nu geconcentreerd zijn in het Centrum: ongeveer de helft van die voorzieningen is daar te vinden. Op grote afstand volgen Oost en Zuid, met respectievelijk 13 en 11 procent van het totale aanbod. In Zuidoost, Nieuw-West en Weesp zijn per stadsdeel minder dan 5 procent van deze voorzieningen gevestigd.

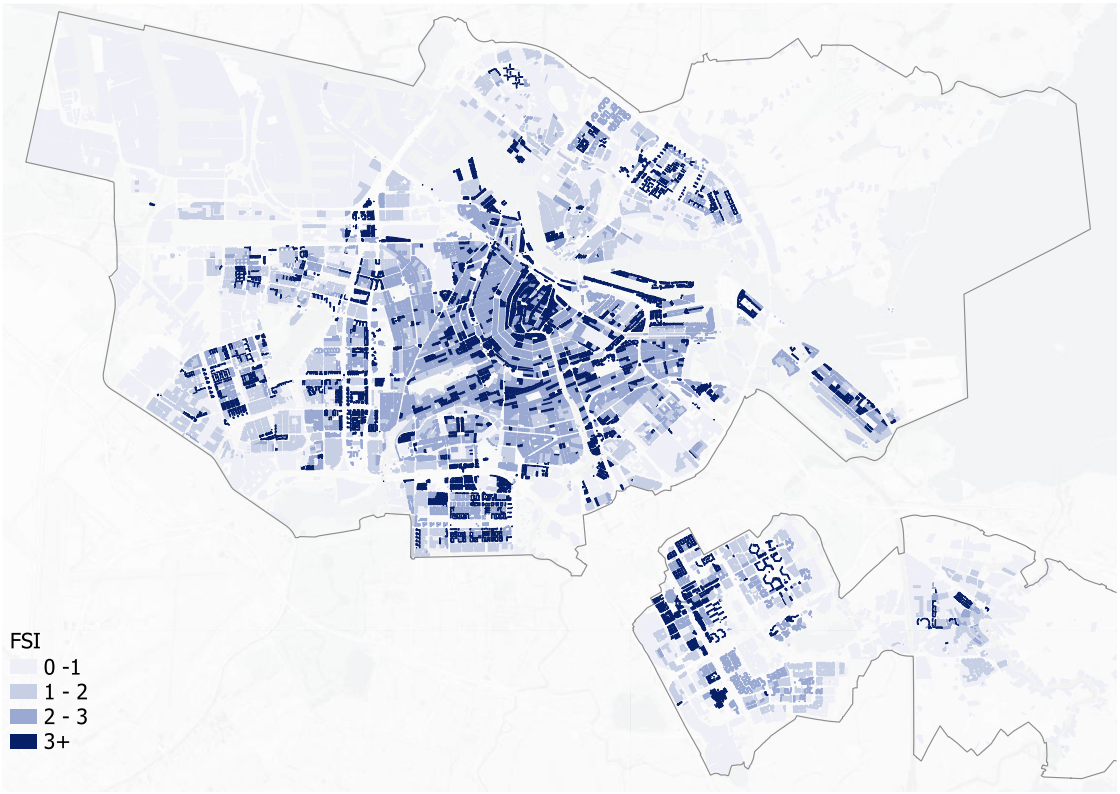
Aandeel grootstedelijke voorzieningen, per stadsdeel, 2024[2]



Stedelijke dichtheid

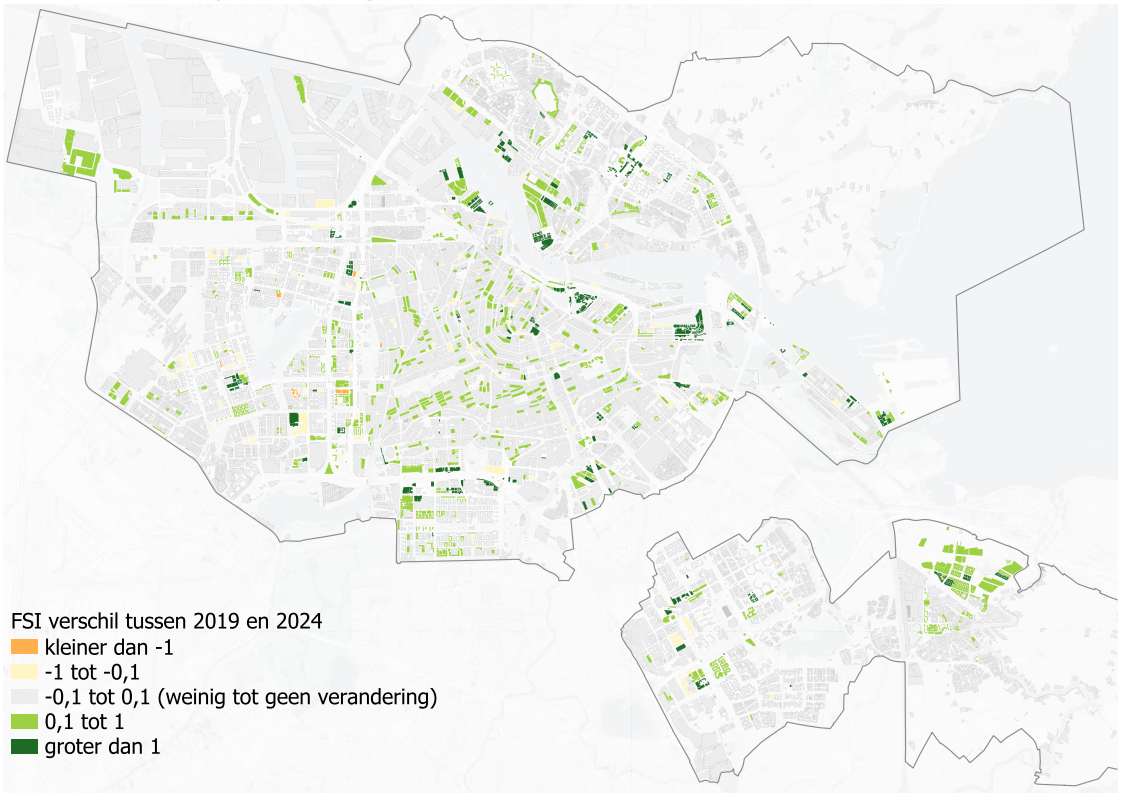
Net als het aantal grootstedelijke voorzieningen is dichtheid een belangrijke maat voor meerkernige ontwikkeling. Dit kan worden gemeten met de ‘Floor Space Index’ (FSI), oftewel de bebouwingsdichtheid. De FSI is berekend voor bouwblokken. In Centrum en Zuid zijn veel hoge FSI-scores te zien, hier zijn de blokken dichtbebouwd. Ook vallen enkele locaties met veel kantoren op, zoals Amstel III/Bullewijk en de Zuidas. Aan de randen van de gemeente is de dichtheid veelal lager.

Floor Space Index, per bouwblok, 2024[3][4]



Om de ontwikkeling van de dichtheden in de gemeente in beeld te brengen, wordt de FSI van 2024 vergeleken met die van 2019. Bij een negatief verschil is de dichtheid afgenomen, bijvoorbeeld door sloop. De kaart laat zien dat dat maar weinig gebeurt. Positieve verschillen wijzen op verdichting. Omdat de FSI al bij een kleine wijziging (zoals plaatsing van een dakkapel) verandert, hanteert de kaart een ondergrens om relevante verschillen tussen 2019 en 2024 te laten zien. Forse verdichting is zichtbaar in gebiedsontwikkelingen als NDSM-terrein, Bloemendalerpolder en Zuidas.

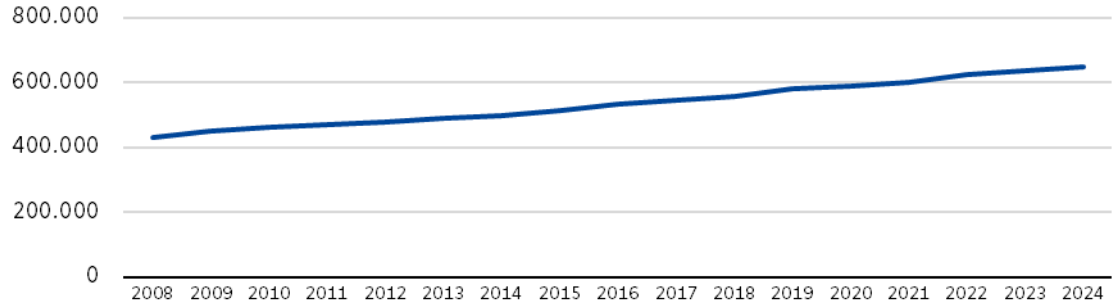
Verschil in Floor Space Index, per bouwblok, 2019 en 2024[3][4]



Werkzame personen in Amsterdam

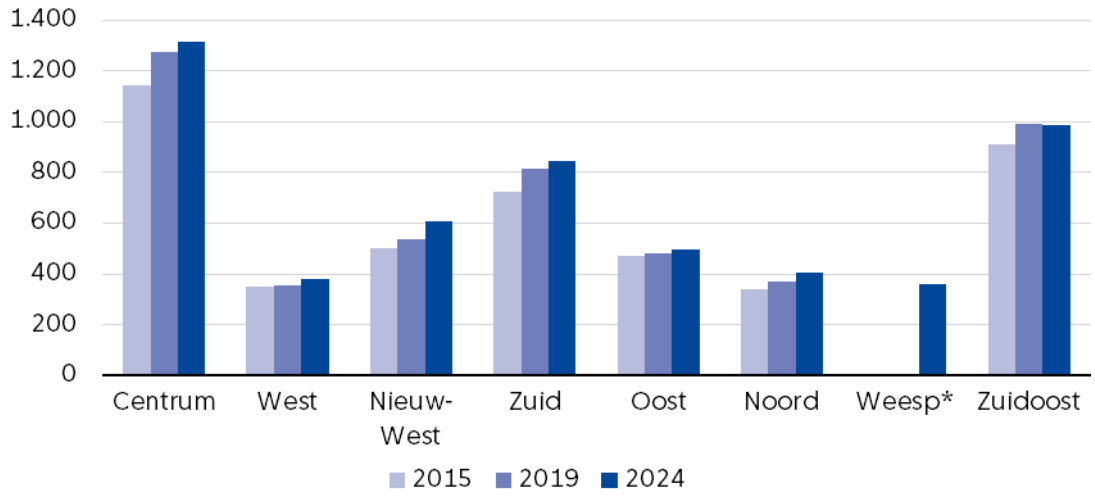
De omgevingsvisie geeft aan dat er tot 2050 ruimte gemaakt wordt voor 200.000 extra arbeidsplaatsen. Het aantal werkzame personen in Amsterdam blijft gestaag toenemen. Ten opzichte van 2022 zijn er in 2024 ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen in de gemeente bijgekomen.

Aantal werkzame personen, Amsterdam, 2008 – 2024[5]



In het centrum zijn de meeste werkzame personen per 1.000 inwoners, en dat aandeel groeit. Er zijn daar meer werkenden dan bewoners. In Zuidoost is het aantal werkenden bijna gelijk aan het aantal bewoners. In alle stadsdelen is het aantal werkzame personen per 1.000 inwoners toegenomen, maar die toename lijkt af te vlakken. In Zuidoost is zelfs een minieme daling van het aandeel werkenden ingezet.
In sommige stadsdelen (Centrum, Nieuw-West, Zuid) is de stijging groter dan in andere (West, Oost). Meerkernige ontwikkeling is nog niet zichtbaar.

Aantal werkzame personen per 1.000 inwoners, per stadsdeel, 2015, 2019 en 2024[5]



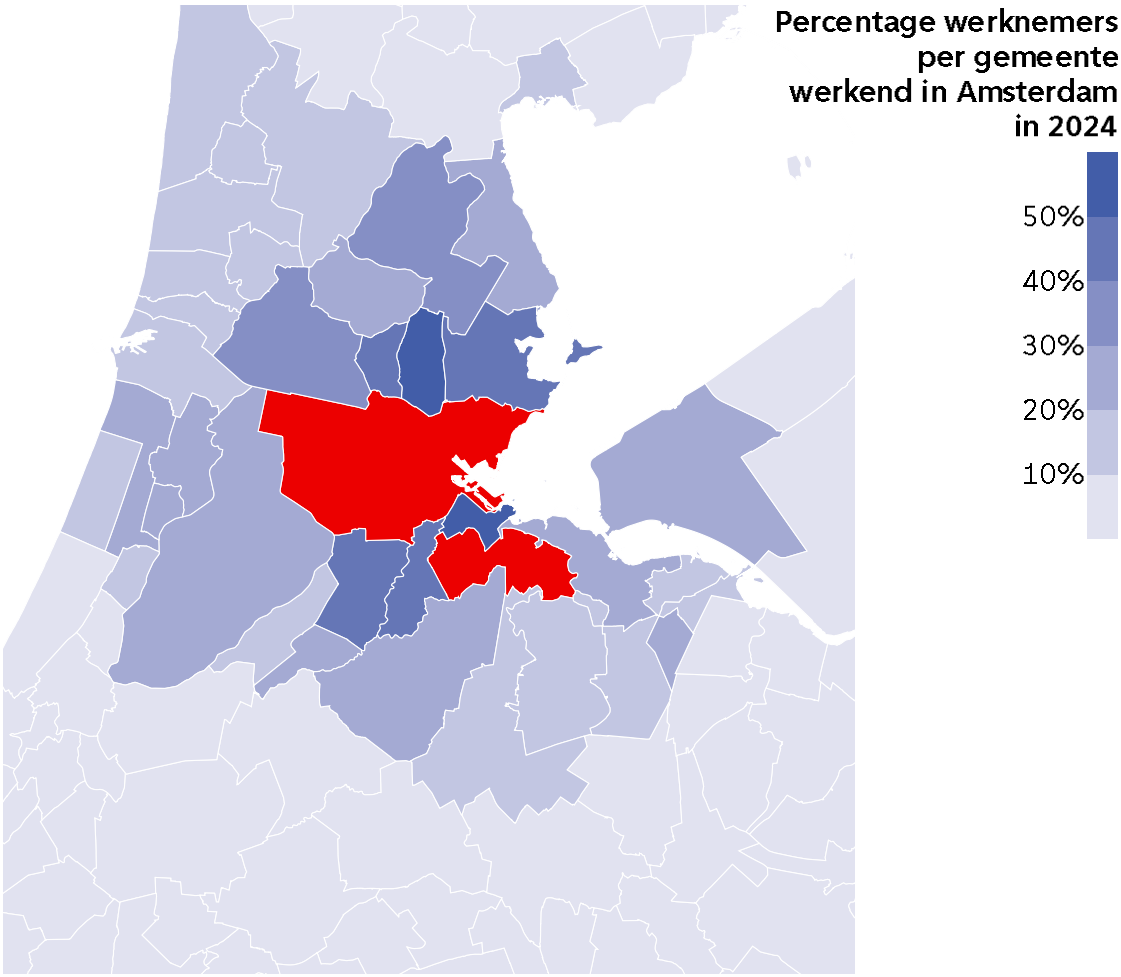
* Over Weesp zijn betrouwbare cijfers vanaf 2023 beschikbaar

Werknemers buiten de gemeente

De vele arbeidsplaatsen in Amsterdam trekken veel forensen van buiten, vooral vanuit direct omliggende gemeenten. Zo werkt 61 procent van de werkende bewoners van Diemen in Amsterdam, en is dit aandeel ook hoog voor Amstelveen (46 procent), Landsmeer (51 procent), Oostzaan (42 procent), Ouder-Amstel (49 procent) en Waterland (41 procent). Ook in grote gemeenten die niet rechtstreeks aan Amsterdam grenzen, zoals Utrecht (10 procent), Haarlem (25 procent) en Purmerend (35 procent) werken veel inwoners in Amsterdam.

Ten opzichte van 2021 zijn er kleine verschuivingen te zien. Zo is het percentage Amstelveners dat in Amsterdam werkt in twee jaar tijd gedaald van 48 naar 46 procent. Dit komt echter door een toename van de bevolking in Amstelveen. In absolute aantallen is de groep Amstelveners die in Amsterdam werkt juist licht gegroeid. Een soortgelijk patroon is te zien in andere gemeenten rond Amsterdam.

Percentage werknemers dat in Amsterdam werkt, per gemeente, 2024[6]



Groeien binnen grenzen

De druk op Amsterdam is hoog: de omgevingsvisie biedt daarom ruimte voor 150.000 extra woningen en 200.000 extra arbeidsplaatsen. Randvoorwaarde is dat deze groei het sociale fundament van de gemeente versterkt en het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Groei binnen de huidige stadsgrenzen dus, met ook ruimte voor minder winstgevende sociale en economische functies. En op weg naar klimaatneutraliteit, met meer hergebruik en een zelfvoorzienender energieopwekking.

Enkele ontwikkelingen in vogelvlucht

De **verduurzaming van de haven** zet door. De beoogde milieuruimte voor onder meer energietransitie en circulaire economie is met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (eind 2023) versterkt.

De ambitie van een **circulaire stad** in 2050 krijgt steeds meer vorm. Het aandeel hout in nieuwbouw is sterk gegroeid van 0,5 procent in 2020 naar 14 procent in 2025, met meer dan 25 woongebouwen en 5 utiliteitsgebouwen. Het Innovatiepartnerschap Scholen leidt met criteria uit het landelijke Nieuwe Normaal tot gebouwen met een lage CO_2-voetafdruk, beter demontabel en van betere kwaliteit. In de openbare ruimte neemt het aandeel van hergebruikte materialen toe dankzij het principe ‘hergebruik, tenzij’, waarbij naast klinkers nu ook andere verhardingsmaterialen worden hergebruikt.

Daarmee zijn de circulaire doelen nog niet in zicht. Ontwikkelingen worden nog geremd door weinig ambitieuze nationale normen, nationale regelgeving die het afdwingen van hogere gemeentelijke ambities verbiedt, beperkt inzicht in de CO_2-uitstoot van ontwerpen, beperkte financiële prikkels voor houtbouw in transformatieprojecten, beperkte digitale systemen voor materialenbeheer en te weinig opslag- en verwerkingslocaties voor hergebruik in de openbare ruimte.

In de vorige versie van deze monitor is er ingegaan op **MPG-scores voor nieuwbouw**[7], en in hoeverre deze scores bekend zijn. Wij achten de data hierover dusdanig onvolledig en onbetrouwbaar dat we rapportage hierover in deze monitor niet voortzetten. We verwachten dat deze data de komende jaren worden verbeterd, zodat hier in toekomstige edities van de monitor omgevingsvisie wel over kan worden gerapporteerd.

De belangrijkste maatstaf voor de **intensivering van bedrijventerreinen** is de Floor Space Index (FSI): de verhouding tussen het bruto vloeroppervlak (bvo) van de bebouwing en het totale terreinoppervlak. De FSI van Amsterdamse bedrijventerreinen is gemiddeld al hoger dan in de rest van Nederland. Op vrijwel alle Amsterdamse bedrijventerreinen is de FSI tussen 2019 en 2024 licht gestegen, met uitzondering van Landlust, Zeeburgereiland en het Bedrijventerrein Noord in Weesp. Wel gaat dat vaak met functies zoals kantoren, horeca en vrijetijdsvoorzieningen, functies dus die niet wenselijk zijn binnen het traditionele bedrijventerreinprogramma.
Functionele eisen, kosten en versnipperd eigendom maken intensivering, zeker gestapelde varianten, vaak lastig. De voortgang is trager dan gehoopt. In Sloterdijk II Zuid,

Bedrijvenstrook Amstel III en Landlust/Westerkwartier zijn projecten gestart om dit te stimuleren. Gerealiseerde of in aanbouw zijnde gestapelde bedrijfsgebouwen zijn CTPark Amsterdam City in Westpoort en de Makerstoren in Sloterdijk.

Een belangrijk sociaal fundament in een groeiende stad is het aanbod van **maatschappelijke voorzieningen**. Er zijn geen gemakkelijk bruikbare kwantitatieve data die laten zien hoe het hiermee staat. Wel wordt geconstateerd dat in nieuwe gebiedsontwikkelingen de meeste maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen en basisvoorzieningen, een plek vinden. Minder goed lukt dat voor zorg- & opvanglocaties en buitensport. Verder zien we dat, mede door gebiedsontwikkeling, de betaalbaarheid van sociaal en economisch zwakkere functies onder druk staat. In de bestaande stad ligt de nadruk op behoud en onderhoud van reeds aanwezige voorzieningen en worden in enkele kwetsbare gebieden ondersteunende voorzieningen toegevoegd.

Met de Ontwikkelstrategie 2035 is **ontwikkeling, verdichting en verbetering van naoorlogse wijken** in een versnelling gekomen. Verschillende verkenningen en principenota's zijn recent opgestart, zoals voor Buitenveldert, Calandlaan, Klaprozenweg en omgeving, Melkweg, De Kleine Wereld, Hoptille en de Gaasperdammertunnelzone. Uiteraard duurt het nog lang voor ontwikkelingen hier zichtbaar worden voor iedereen.

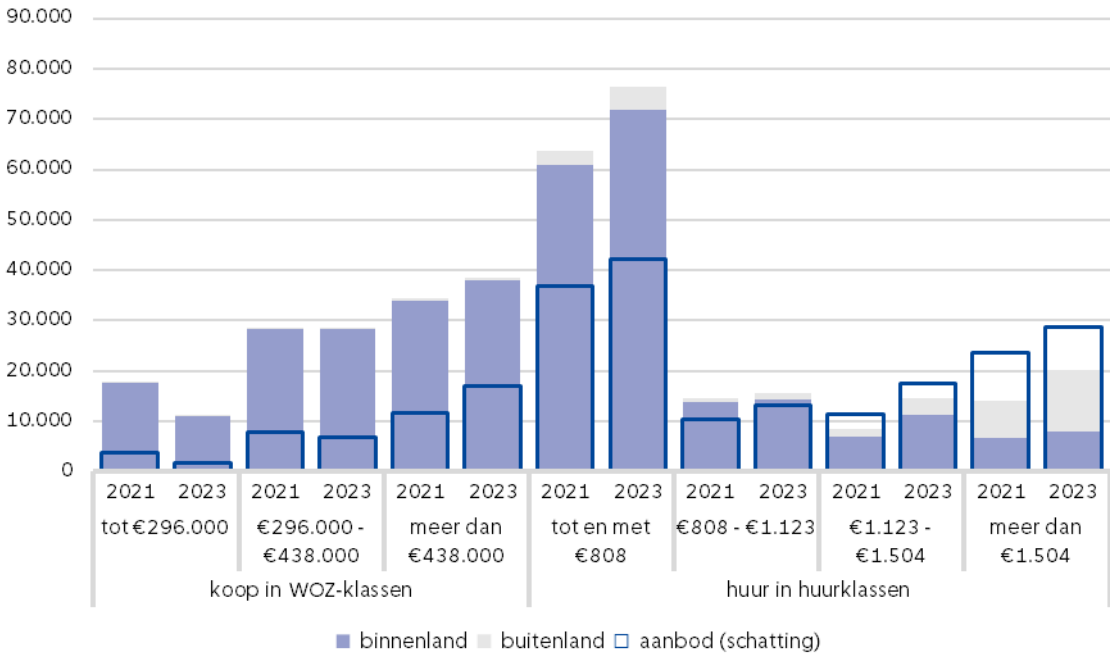
Tot slot: voor groeien binnen grenzen is in enkele opzichten juist géén voortgang nodig. Alleen al *behoud* van bestaande open gebieden en groene waarden in een gemeente waar zoveel druk op staat, is moeilijk. De moeite die dat elke dag kost, is veelal onzichtbaar, maar wordt wel geleverd, zonder opbrengstencijfers in grafieken.

Toegang tot wonen

In alle segmenten is de vraag groter dan het aanbod, behalve in de duurdere huursegmenten. Dit betekent dat huishoudens die eigenlijk op zoek zijn naar een woning in een ander segment, terecht komen in deze duurdere huursegmenten om toch in Amsterdam te kunnen wonen. Er is met name een tekort aan sociale huurwoningen. Ook in het koopsegment is er meer vraag dan aanbod. Ten opzichte van 2021 is de geschatte vraag naar het goedkoopste segment koopwoningen flink gedaald. Hier speelt mee dat de vraag deels meebeweegt met het aanbod: bij opdrogend aanbod ebt ook manifeste vraag weg. Er is in 2023 wat meer vraag naar woningen in het duurste koopsegment. Doordat er in het koopsegment meer vraag is dan aanbod, moet een deel van de huishoudens noodgedwongen (langer) huren.

Toelichting:
De blauwe omkadering geeft het woningaanbod aan. De gestapelde kolommen geven de vraag aan. Deze is uitgesplitst naar vraag uit het binnenland en vraag uit het buitenland.

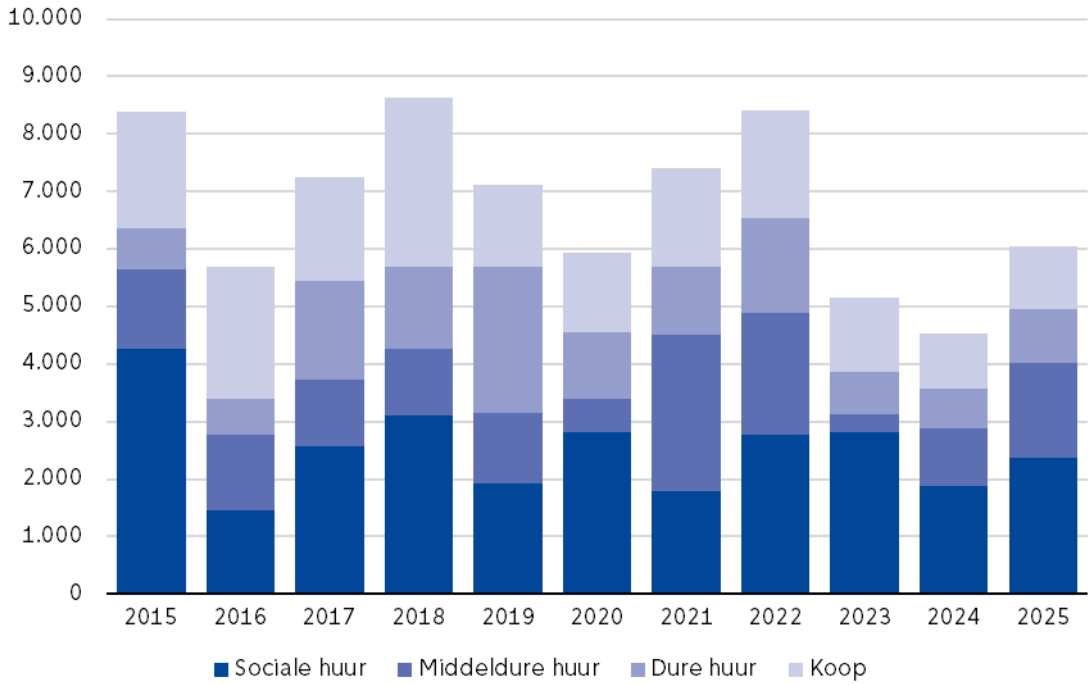
Inschatting vraag en aanbod woningen in Amsterdam, naar segment, 2021 en 2023[8]



Woningbouwproductie

In de omgevingsvisie wordt ruimte gemaakt voor 150.000 woningen erbij tot 2050. Hiervoor is het waardevol om de woningbouwproductie te monitoren. In 2023 en 2024 zijn minder woningen in aanbouw genomen dan in voorgaande jaren, maar in 2025 ligt het aantal weer wat hoger. In 2025 is de bouw gestart van 6.053 woningen in Amsterdam.

Aantal woningen waarvan de bouw is gestart, naar eigendom, 2015 – 2025[9]



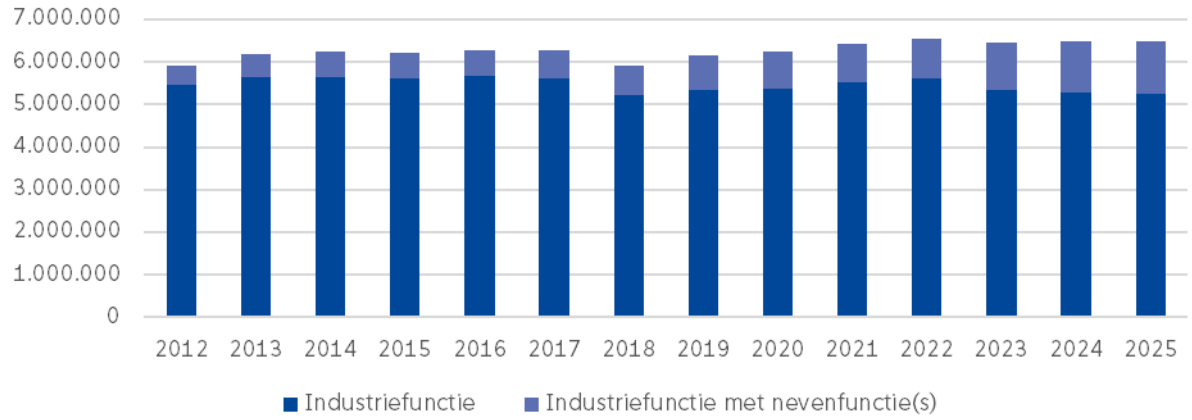
Om de stad voor verschillende doelgroepen toegankelijk te houden, zijn er doelen gesteld voor typen toe te voegen woningen. In Amsterdam geldt sinds 2017 bij gebiedsontwikkeling het uitgangspunt 40 procent sociale huur, 40 procent middeldure huur en 20 procent vrije sector. Hier kan in bepaalde gevallen van worden afgeweken.

Van alle huurwoningen waarvan de bouw in 2025 is gestart, valt 39 procent in het sociale huursegment en 27 procent in het middeldure huursegment. In 2024 was dat respectievelijk 42 procent en 22 procent. Daarmee wordt het streven van 40 procent middensegment nog niet gehaald. Het kan zijn dat een deel van het koopsegment nog in het middensegment valt, maar het is niet waarschijnlijk dat het doel van 40 procent in 2024 en 2025 is behaald.

Maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid

Op verdichtende bedrijventerreinen moet voor de maakindustrie nog genoeg ruimte overblijven. De hoeveelheid ruimte voor bedrijven met industriefunctie is de laatste jaren tamelijk stabiel, hoewel relatief dalend omdat de stad groeit. En de industriefunctie wordt steeds vaker gecombineerd met andere functies.

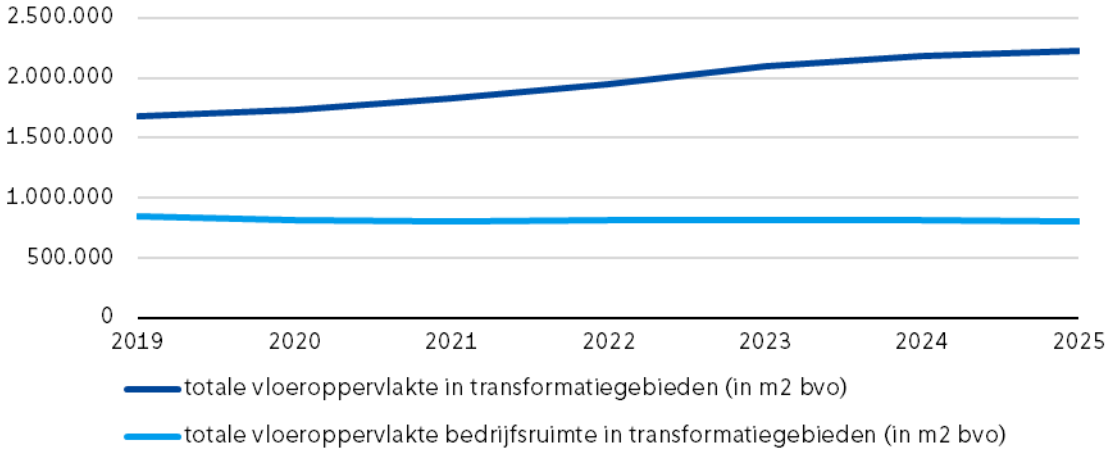
Aantal vierkante meters bruto vloeroppervlakte (BVO) van panden met een industriefunctie, met en zonder nevenfuncties, Amsterdam, 2012 – 2025[10]*



** Het gaat hier om panden in gebruik (BAG)*

Een deel van de bedrijventerreinen in Amsterdam zal nog lange tijd bedrijventerrein blijven. Op andere bedrijventerreinen en havengebieden worden veel woningen gebouwd. Dat zijn de zogeheten transformatiegebieden. In 2019 was 51 procent van het vloeroppervlak in transformatiegebieden nog bestemd voor een industriefunctie. In 2025 is dit aandeel gedaald tot 36 procent. Dit komt voornamelijk door de flinke toename in het totale vloeroppervlak in deze gebieden. Het totale vloeroppervlak bestaat naast industriefunctie inmiddels onder andere uit woningen, kantoren en winkels. In vierkante meters is het vloeroppervlak van bedrijven met een industriefunctie in transformatiegebieden iets gedaald, van ongeveer 850.000 m^2 naar ongeveer 800.000 m^2.

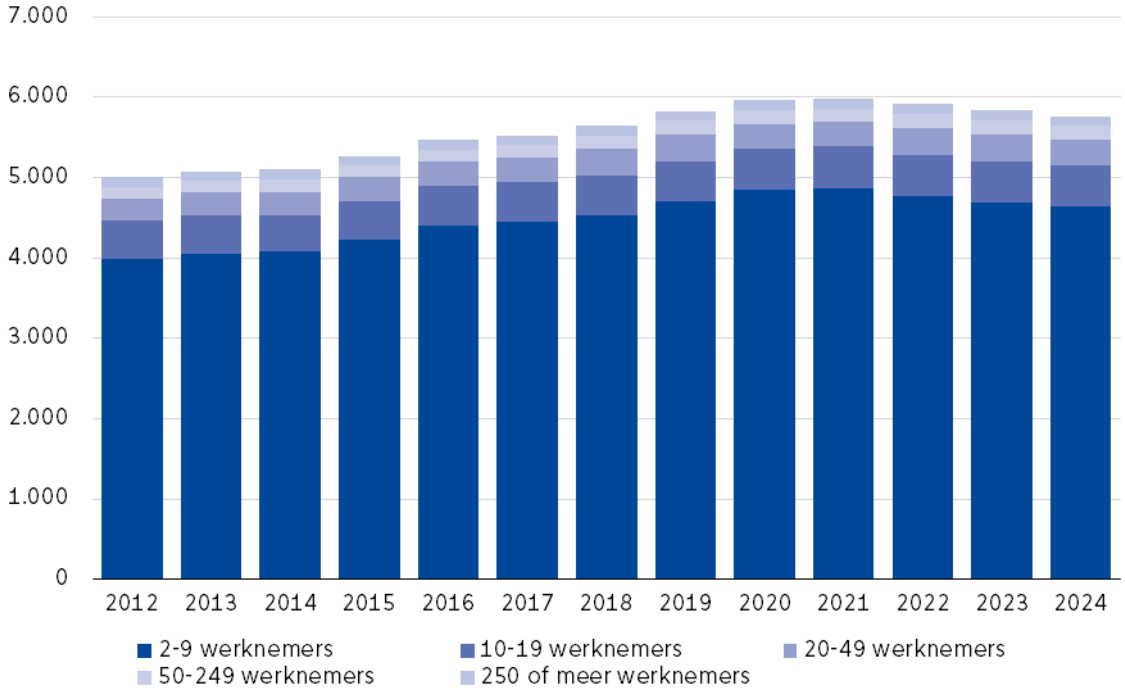
Aantal vierkante meters bruto vloeroppervlakte (BVO) van panden in transformatiegebieden, totaal en industriefunctie, Amsterdam, 2019 – 2025[11]*



** Het gaat hier om panden in gebruik (BAG)*

In de omgevingsvisie wordt ook het belang van behoud van stadsverzorgende bedrijven benadrukt. Onder stadsverzorgende bedrijven vallen onder andere groothandels, toeleveranciers, de bouwsector, afvalsorteercentra, bakkerijen, reinigings-, onderhouds-, reparatie- en verhuurbedrijven. Tussen 2012 en 2021 is het aantal vestigingen van stadsverzorgende bedrijven met meer dan één werknemer geleidelijk toegenomen. Vanaf 2021 is deze trend echter omgeslagen in een daling.

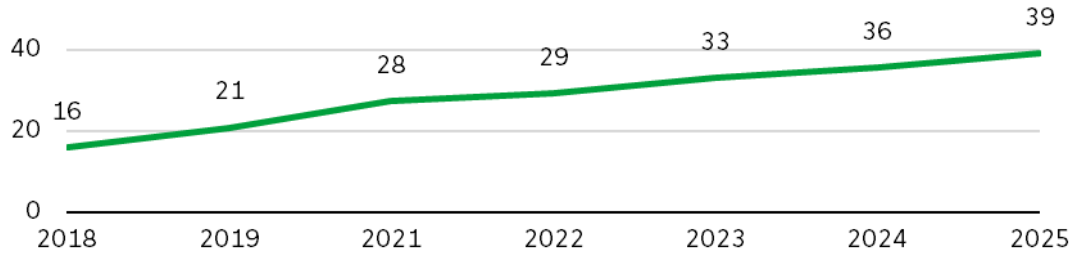
Aantal vestigingen stadsverzorgende bedrijvigheid, exclusief ZZP'ers/zelfstandigen, 2012 – 2024[12]



Energielabels

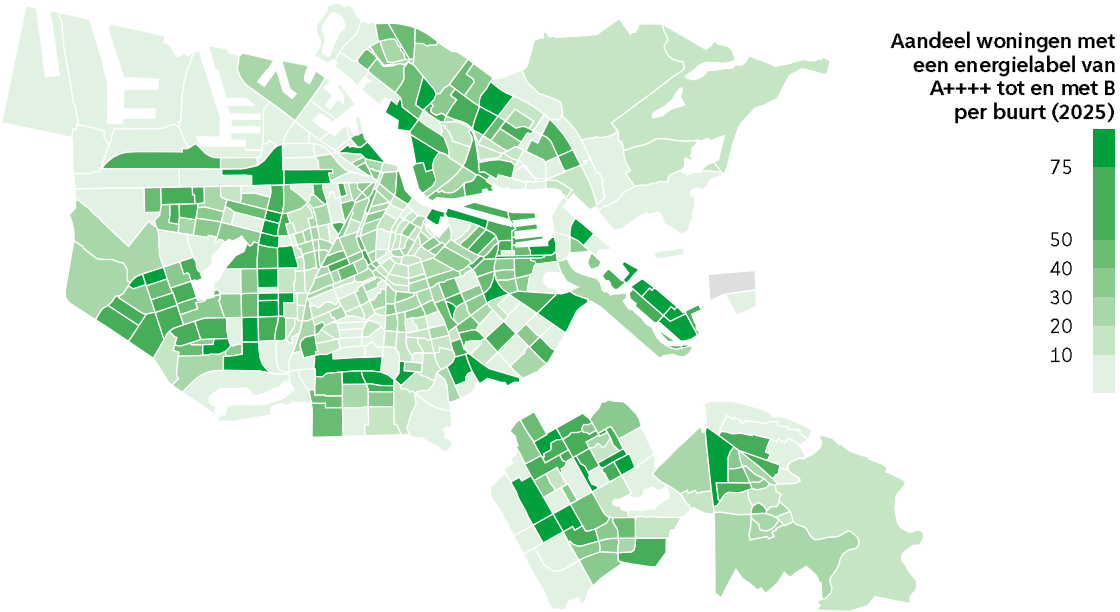
Groeien binnen grenzen impliceert klimaatneutraliteit, en dat vereist dalend energieverbruik voor de verwarming van woningen. Het aandeel woningen met een energielabel hoger dan B in Amsterdam stijgt al jaren. Zo was dit in 2018 nog 16 procent van alle woningen, en is dit in 2025 gestegen tot 39 procent. Verder heeft iets meer dan een derde van een woningen een lager energielabel dan B, en is van een kwart van de woningen het energielabel onbekend. Over het algemeen betreft dat de minder duurzame woningen. Deze zouden dus waarschijnlijk in de groep woningen met lagere energielabels vallen. Omdat sinds enkele jaren een energielabel verplicht is bij de verkoop of nieuwbouw van een woning, zal het aandeel zonder energielabel verder slinken.

Aandeel woningen met een energielabel van A++++ tot en met B, Amsterdam, 2018-2025 (procenten)[13]



Met name buurten in het Centrum hebben nog weinig woningen een energielabel van B of hoger. In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost zijn hoge energielabels al veel gebruikelijker.

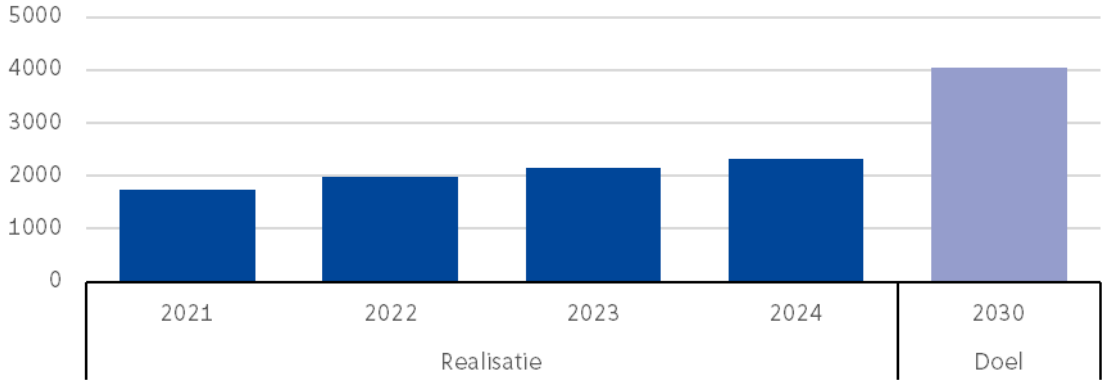
Aandeel woningen met een energielabel A++++ t/m B, per buurt, 2025[13]



Elektriciteitsinfrastructuur

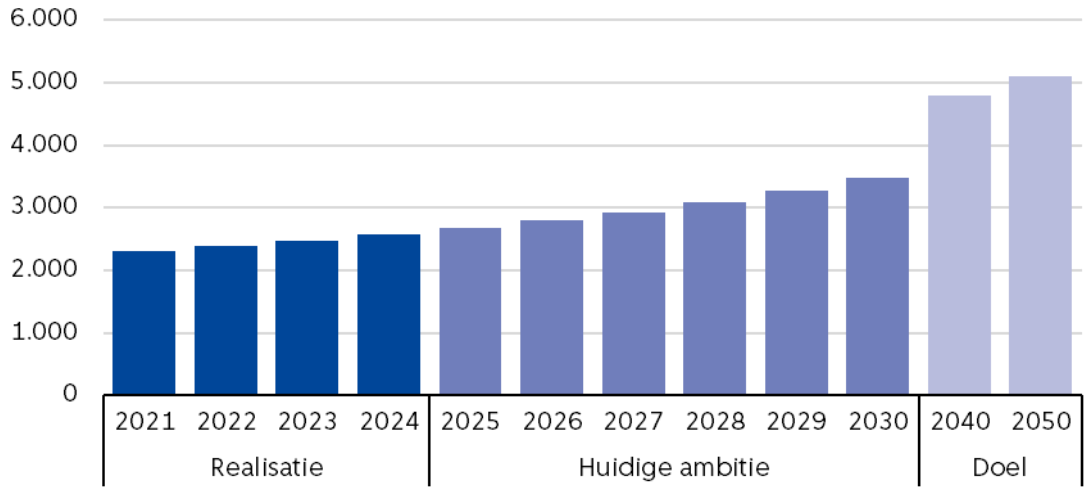
Om groeien binnen grenzen waar te maken, is er ruimte nodig voor veel nieuwe elektriciteitshuisjes en -stations. Elektriciteitsstations zetten hoogspanning om in middenspanning. De huidige capaciteit is onvoldoende voor de groeiende stroomvraag. Het vermogen stijgt elk jaar, maar om het doel voor 2030 te behalen, moet er nog bijna een verdubbeling van het vermogen worden gerealiseerd.

Totaal opgesteld vermogen elektriciteitsstations (MVA), Amsterdam, 2021 – 2024[14]



Elektriciteitshuisjes maken stroom geschikt voor het gebruik in woningen. Ook kan opgewekte stroom uit zonnepanelen hiermee het stroomnet op. Het aantal elektriciteitshuisjes is de afgelopen jaren toegenomen, maar voor de doelen in 2040 en 2050 zal er nog een verdubbeling van het aantal huisjes moeten plaatsvinden.

Totaal aantal elektriciteitshuisjes, Amsterdam, 2021 – 2024[14]

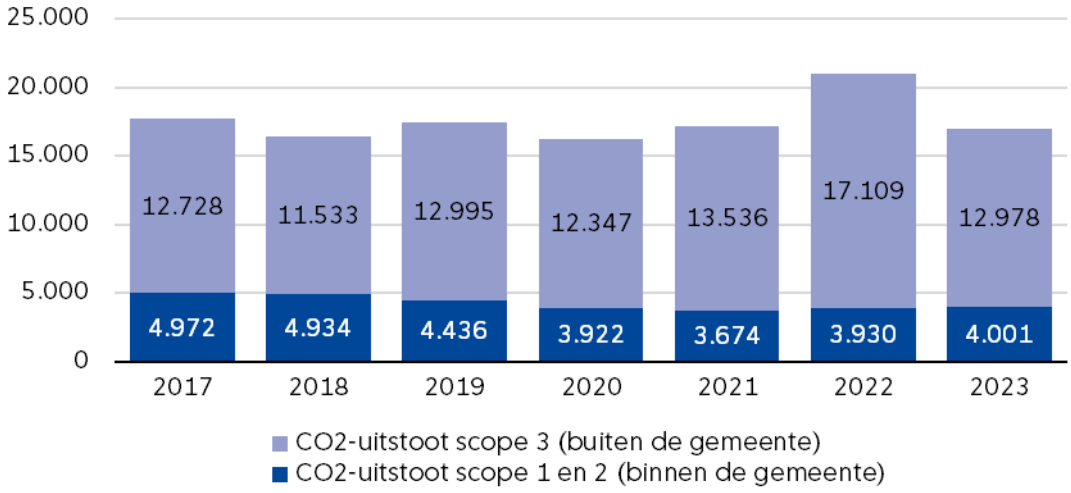


CO2-uitstoot en grondstoffenverbruik

De omgevingsvisie stuurt aan op vermindering van de CO_2-uitstoot. Deze is in te delen in drie ‘scopes’. Scope 1 bevat directe emissies in de gemeente, zoals verkeer. Onder scope 2 vallen emissies door energieverbruik in de gemeente, ook van elektriciteitsproductie op een andere plek, als dat in Amsterdam wordt verbruikt. Overige indirecte emissies door bijvoorbeeld winning, productie en vervoer elders van binnen de gemeente Amsterdam geconsumeerde spullen, vallen in scope 3. De doelen voor scope 3 zijn minder hard omdat de invloed erop geringer is.

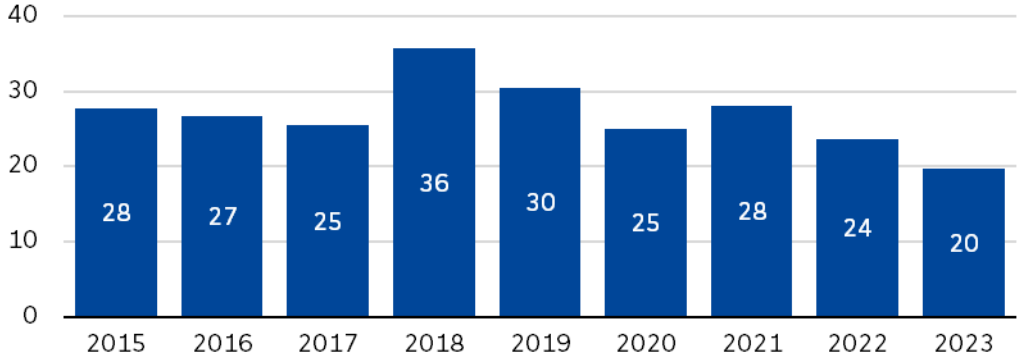
De uitstoot binnen scope 1 en 2 neemt sinds 2017 geleidelijk af. Er was een dip in de coronajaren, waarna de uitstoot in 2022 en 2023 weer iets steeg, maar nog tot onder het niveau van 2019. De meeste uitstoot vindt plaats in scope 3: in 2023 was die meer dan driemaal zo hoog als scope 1 en 2, en deze daalt niet.

Totale CO2-uitstoot, scope 1 en 2, en scope 3, Amsterdam, 2017 – 2023[15]



Het doel is ook dat er minder nieuwe grondstoffen en materialen worden gebruikt en dat er meer circulair wordt gebruikt. In de afgelopen jaren is het materiaalverbruik duidelijk gedaald.

Totaal materiaalverbruik in megaton, Amsterdam, 2015 – 2023[16]

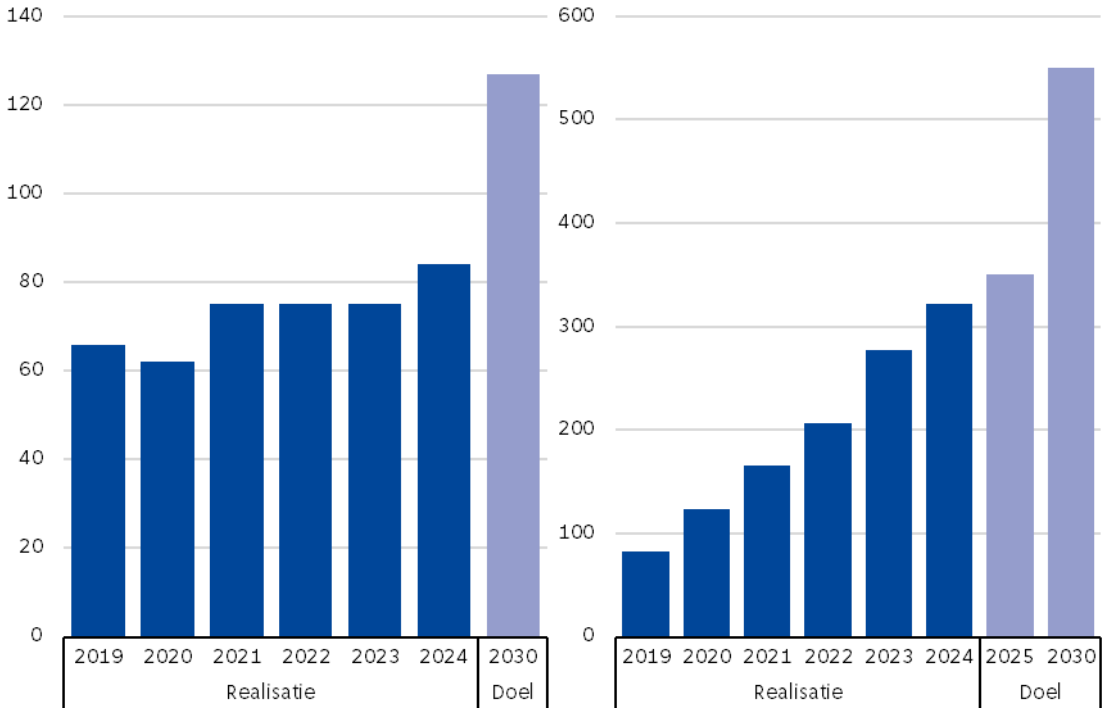


Opwek hernieuwbare energie

Een grotere opwek van zelfvoorzienende en duurzame energie is een belangrijk onderdeel van de strategische keuze ‘Groeien binnen grenzen’. Het gaat hierbij voornamelijk om zonne- en windenergie. Het totaal opgestelde vermogen* van windenergie is in de afgelopen jaren geleidelijk toegenomen. Zo is in 2024 het aantal windturbines in Amsterdam gestegen van 28 naar 32. Het vermogen in 2024 is ongeveer twee derde van het doel in 2030.

Het vermogen van zonne-energie laat een veel sterkere stijging zien. Het vermogen* in 2024 bedraagt 322 megawattpiek. Om het doel in 2030 te halen, moet het vermogen jaarlijks gemiddeld met 38 megawattpiek toenemen.

Totaal opgesteld vermogen* windenergie (links) en zonne-energie (rechts), Amsterdam, 2019 – 2024[14]



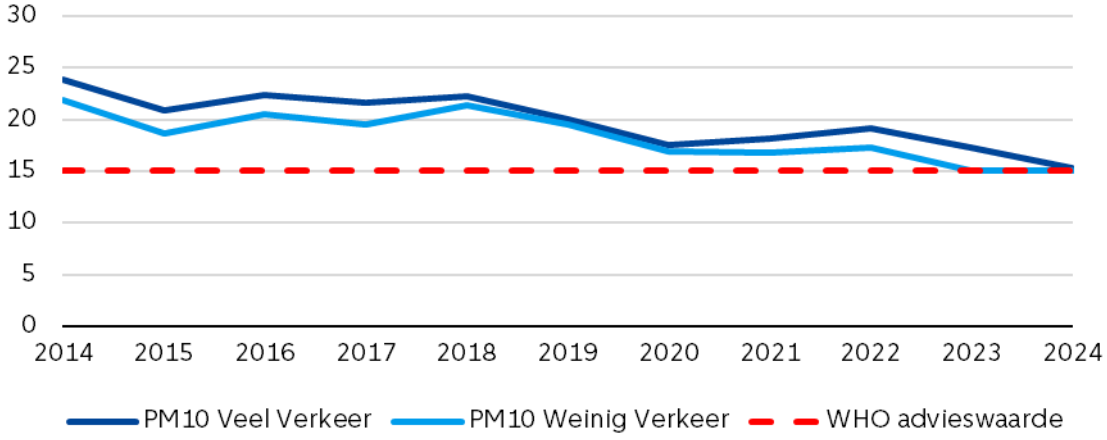
* *Totaal opgesteld vermogen is de hoeveelheid megawatt die per seconde wordt geproduceerd onder standaard testcondities. Dit omvat niet de daadwerkelijke hoeveelheid opgewekte energie, wat afhankelijk is van onder andere weersomstandigheden en positionering van zonnepanelen of windturbines.*

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Amsterdam verbeteren is een doel uit de omgevingsvisie. Luchtkwaliteit wordt vaak gemeten aan de hand van een aantal stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid: fijnstof (PM10 en PM2.5), roet (EC) en stikstofoxiden (NOx). Voor een goede beoordeling is een langjarige reeks nodig, aangezien luchtkwaliteit van jaar tot jaar fluctueert door variaties in weersomstandigheden.

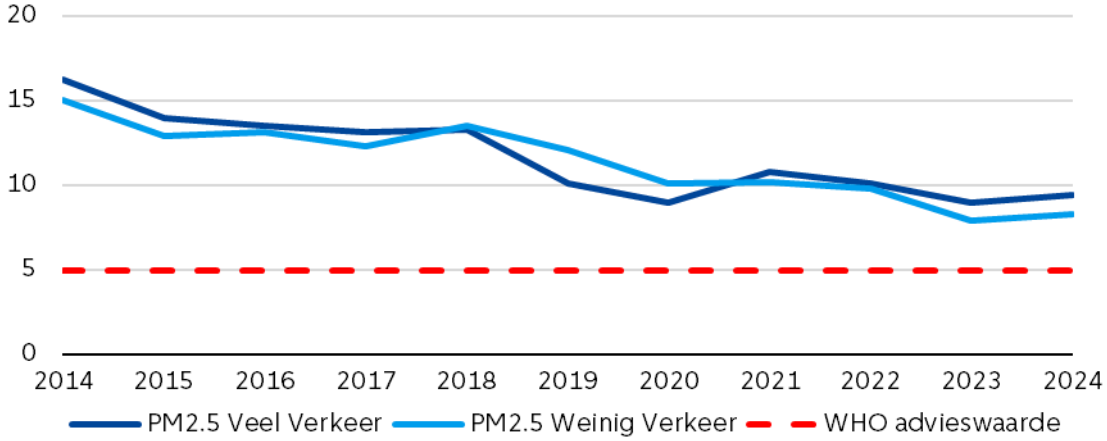
Fijnstof
Fijnstof is een verzamelterm voor kleine deeltjes die in de lucht zweven. Dit wordt doorgaans uitgedrukt in PM10 (deeltjes kleiner dan 0,01 millimeter) en PM2.5 (deeltjes kleiner dan 0,0025 millimeter). De WHO heeft gezondheidskundige advieswaarde opgesteld: 15 microgram per kubieke meter (µg/m^3) voor PM10 en 5 µg/m^3 voor PM2.5. Voor metingen wordt in Amsterdam gebruik gemaakt van twaalf meetstations. Er wordt onderscheid gemaakt tussen meetstations met veel verkeer en meetstations met weinig verkeer. Sinds 2023 wordt voor PM10 bij meetstations bij weinig verkeer aan de WHO advieswaarde voldaan. In 2024 is dit ook voor de meetstations bij veel verkeer het geval.

Hoeveelheid PM10 in de lucht, in µg/m^3, Amsterdam, 2014 – 2024[17][18]



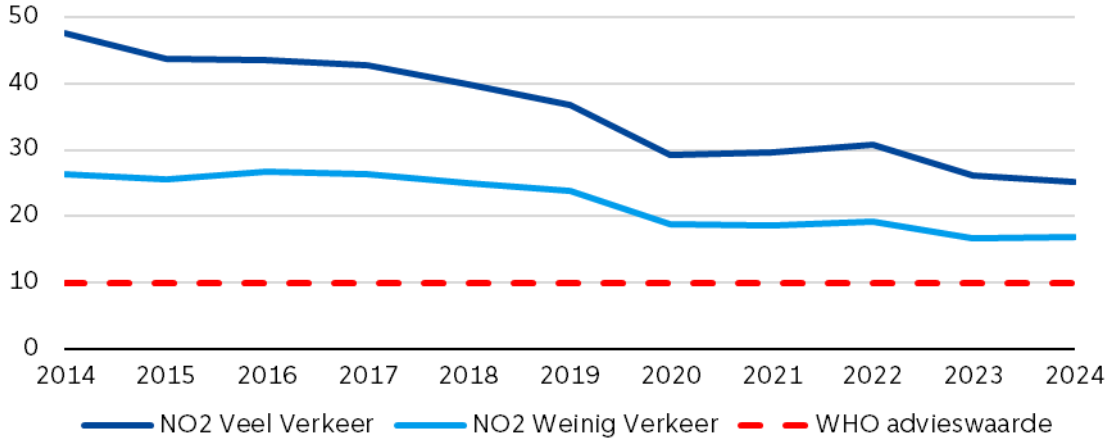
Voor PM2,5 neemt de concentratie in de lucht wel af maar wordt nog niet aan de WHO-advieswaarde voldaan. In de laatste jaren lijkt de daling te stagneren.

Hoeveelheid PM2.5 in de lucht, in µg/m^3, Amsterdam, 2014 - 2024[17][18]



Stikstof
Stikstofdioxide (NO_2) komt voornamelijk vrij bij verbrandingsprocessen, uitlaatgassen in het verkeer en de uitstoot van industrie. De WHO heeft hiervoor een advieswaarde opgesteld van 10 µg/m³. Aan deze norm wordt in Amsterdam nog niet voldaan. Er is wel een daling zichtbaar, maar de laatste jaren nauwelijks meer.

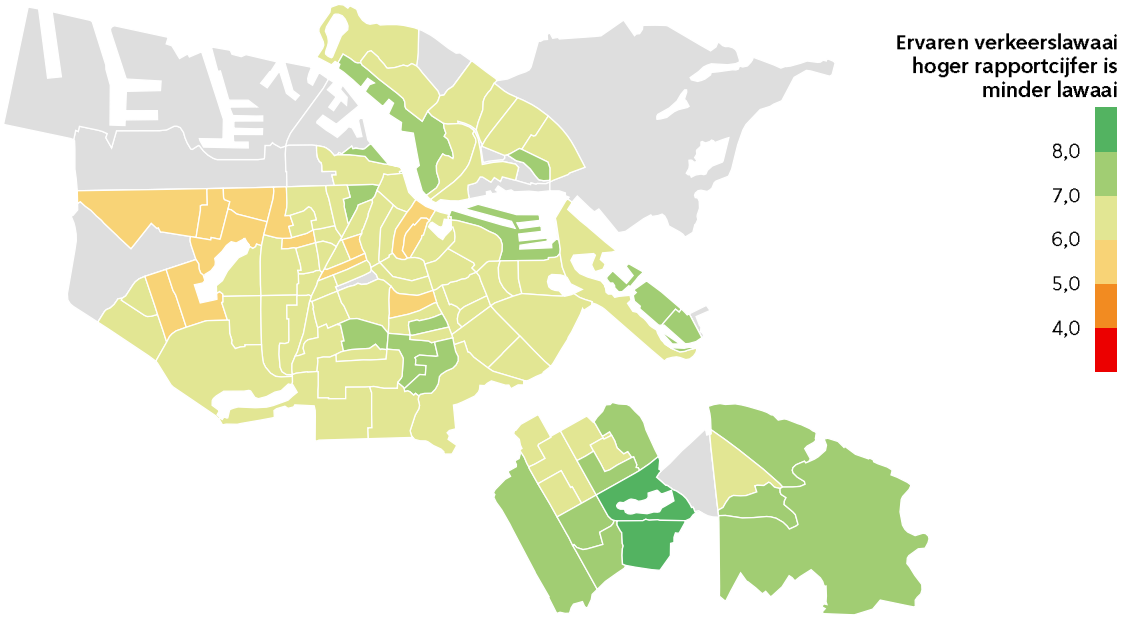
Hoeveelheid NO2 in de lucht, in µg/m³, Amsterdam, 2014 - 2024[17][18]



Ervaren overlast van verkeers- en vliegtuiglawaai

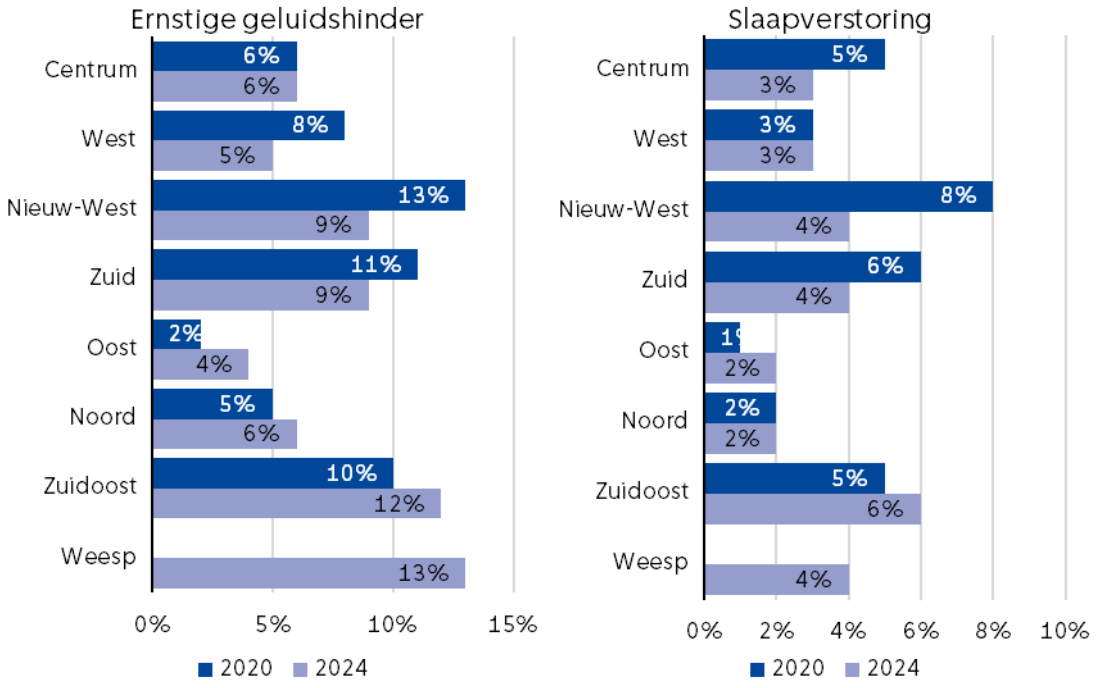
Langdurige blootstelling aan omgevingsgeluid de gezondheid negatief beïnvloeden. Een van de meest voorkomende vormen in de gemeente is verkeerslawaai. Op een schaal van 1 (ernstige overlast) tot 10 (geen overlast) geven Amsterdammers in 2023 gemiddeld een 6,6. Dit is gelijk aan het gemiddelde uit 2021. De meeste overlast wordt ervaren in Slotermeer, Osdorp-Midden en de Da Costabuurt. In Nellestein en Gein is de minste overlast.

Ervaren overlast van verkeerslawaai, per wijk, 2023[8]



Naast verkeerslawaai kan geluid van vliegverkeer voor overlast zorgen. In Amsterdam ervaart 7 procent van de bewoners ernstige geluidshinder en 3 procent slaapverstoring door vliegverkeer. De overlast doet zich het meest voor in Zuidoost, Weesp, Nieuw-West en Zuid. In Nieuw-West en Zuid daalt dat de laatste jaren wel wat, maar in Zuidoost stijgt de overlast.

Aandeel bewoners ernstige geluidshinder of slaapverstoring ervaart door vliegverkeer, per stadsdeel, 2020 en 2024[19]



Duurzaam en gezond bewegen

Amsterdam kan alleen verdichten en vergroenen als het ruimtebeslag van de auto vermindert. De omgevingsvisie beoogt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dat is ruimte-efficiënter, leefbaarder, duurzamer en veiliger. En gezonder: zie bijvoorbeeld de beweegrichtlijn. Nabijheid wordt de komende jaren belangrijker, met groen en belangrijke voorzieningen op loop- en fietsafstand. De openbare ruimte gaat meer uitnodigen tot bewegen, spelen en ontmoeten. Een gemeente die is ingericht op duurzaam en gezond bewegen vraagt grote inzet op vele terreinen.

Enkele ontwikkelingen in vogelvlucht

Er is geen nieuwe visie of beleid voor de **openbare ruimte** in voorbereiding. Er wordt wel gewerkt aan een nieuw **beleidskader verkeersnetten**; intentie is vaststelling eind 2026. De studie naar een 'knip' in het autonetwerk rondom het Vondelpark heeft geen vervolg gekregen. Een studie naar een andere inrichting van het autonetwerk naar aanleiding van het 'lussenmodel' in de omgevingsvisie staat nog niet op het programma.

Het project **Amsterdam Maakt Ruimte** als vertaling van de doelen van de omgevingsvisie kent geen concrete maatregelen of uitvoeringsprojecten. In 2024 is een **Afwegingskader Doelgroepen Autoverkeer** vastgesteld, maar ook die leidt niet tot directe veranderingen.

Hubs (plekken voor overstap en deelvervoer) ontwikkelen zich geleidelijk. In 2025 is in de Piet Heingarage de pilot 'Park & Switch' voor **servicelogistiek** gestart. Voor personenvervoer zijn er in de gemeente nu bijna dertig mini-**buurthubs** waar deelmobiliteit efficiënt en geclusterd wordt aangeboden. De verwachting is dat dat aantal groeit. **Wijkhubs** zijn er nog niet, maar zijn geprojecteerd in diverse gebiedsontwikkelingen, waar ze naar verwachting de komende jaren zullen verschijnen. De ontwikkeling van **regionale hubs** gaat moeizaam vanwege complexe verantwoordelijkheidsvragen. In 2026 wordt wel gestart met de bouw van de Smart Mobility Hub in Amsterdam-Zuidoost, met onder meer ruimte voor parkeren, P+R, touringcars, sport en maatschappelijke voorzieningen.

Bij de huidige woningbouwontwikkeling en met huidig mobiliteitsbeleid voorspellen de verkeersmodellen een blijvende groei van het **aantal auto's in de gemeente** en meer autokilometers in en van/naar de stad. Ook grote **investeringen in het autonetwerk** van stad en regio (zoals Zuidasdok en tunnel Zeeburgereiland) leiden naar verwachting tot meer autoverkeer in en rond de gemeente, wat allemaal haaks staat op omgevingsvisiedoelen. Regelmatige bezuinigingen op het openbaar vervoer versterken deze conclusies.

Op verschillende plekken in de gemeente is te zien hoe een andere inrichting van de openbare ruimte meer **ruimte voor voetgangers en verblijf** heeft opgeleverd. Maar soms is dat ook verslechterd, bijvoorbeeld door fietsparkeren of commerciële terrassen. Over hoe de kwaliteit van de openbare ruimte voor voetgangers en verblijf zich in algemene zin ontwikkelt, zijn geen directe data voorhanden.

Verbetering van **fietsverbindingen** staat regelmatig op gespannen voet met onze Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR), waarin is vastgelegd dat we de openbare ruimte pas herinrichten bij einde technische levensduur. Eerst wordt dus geïnvesteerd in vervanging en onderhoud, daarna pas in profielwijzigingen of herinrichtingen. Dat is duurzaam en betaalbaar, maar tegelijkertijd kunnen we zo niet altijd alle doelen realiseren, zoals het maken van extra ruimte voor voetgangers en fietsers.
Toch zijn er afgelopen tijd fietsverbindingen verbeterd, zoals de Ringdijk bij de Eenhoorn, de Amsteldijk bij de Berlagebrug, Pablo Nerudalaan, TT Vasumweg, Hollandse Iepbrug, Linnaeuskade, Spaklerweg en Ceintuurbaan. In ontwikkeling zijn onder meer een brug over het Noord-Hollands kanaal bij het Boven IJ-ziekenhuis, en de Oranje Loper in west.

Het **Rondje Diemerscheg** is in 2025 gerealiseerd. Een verbetering van fiets- en wandelpaden langs het IJmeer, tussen IJburg en Muiden, is in uitvoering. Ook wordt de laatste hand gelegd aan een gecombineerd fiets- en wandelpad op de versterkte Markermeerdijk.

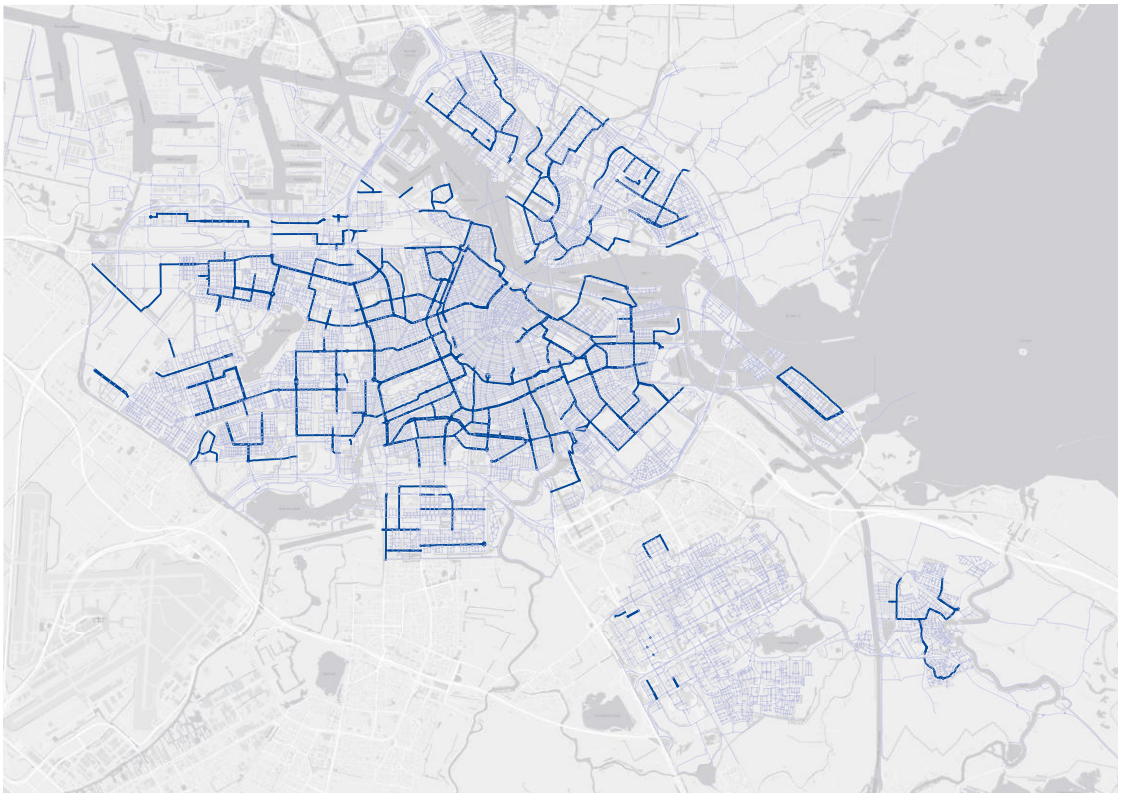
In 2024 is het voorkeursbesluit genomen voor de aanleg van een derde perron aan de zuidzijde van **station Amsterdam-Zuid** en de ombouw van het zuidelijke perron voor internationale hogesnelheidstreinen. De werkzaamheden starten naar verwachting niet voor 2030.

Er worden **twee nieuwe metroverbindingen** onderzocht: OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH, via Schiphol) en OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA, via Hemknoop). Bij beide staat de keuze voor een metro niet vast; het kan ook iets anders worden. Oplevering voor 2040, zoals de omgevingsvisie stelt, is niet reëel.

Voorts loopt een onderzoek naar de '**HOV Zaan-IJ**': een hoogwaardige busbaan tussen Noorderpark en Zaanstad. Er zijn ook andere busbaan-initiatieven, zoals de HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam en een nieuwe HOV-bus naar Almere Pampus. Aanleg en opleveringsjaar zijn in alle gevallen onzeker.

De grootschalige invoering van **30 km per uur** in december 2023 leidde in het eerste jaar op de betreffende straten meteen tot ruim tien procent minder ongevallen waarbij een motorvoertuig is betrokken, en een rustiger straatbeeld[20]. De snelheidsverlaging heeft niet gezorgd voor langere aanrijtijden van brandweer of ambulances. De rijtijden van de meeste buslijnen zijn nauwelijks langer geworden.

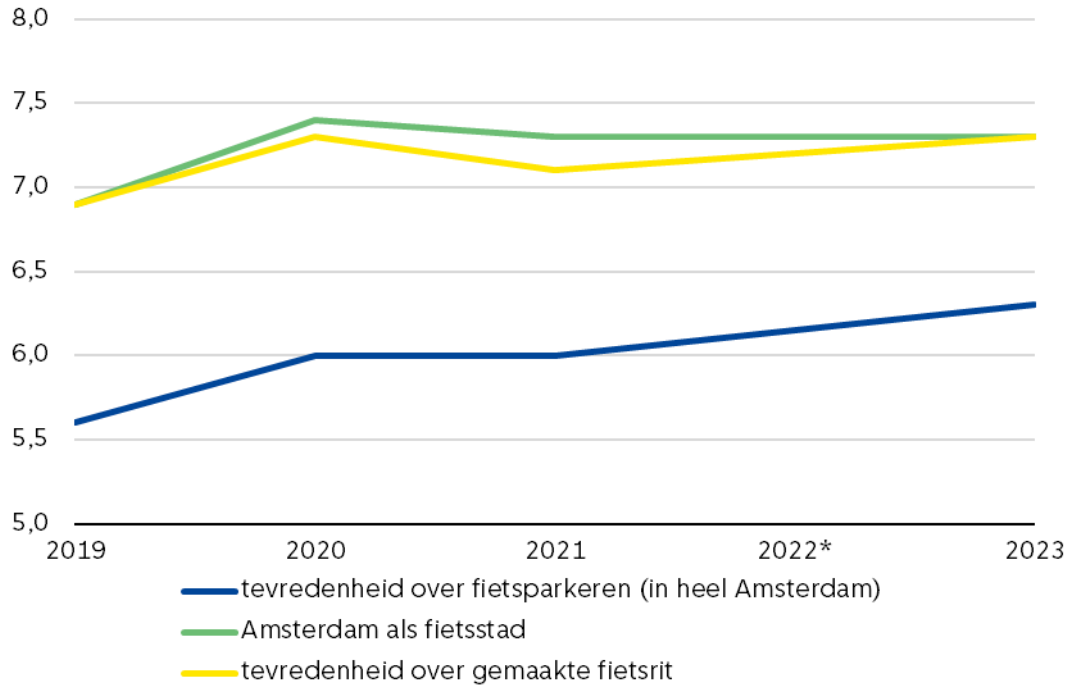
Gebiedsontsluitingswegen die van 50 km/u naar 30 km/u zijn gewijzigd vanaf 8 december 2023[21]



Fietstevredenheid

Over het algemeen zijn Amsterdammers tevreden over hun gemaakte fietsritten. Ook is men positief over Amsterdam als fietsstad. Er is een stijgende lijn te zien bij de tevredenheid over fietsparkeren in Amsterdam. In 2023 beoordeelden respondenten dit met een 6,3 tegenover een 6,0 in 2020 en 2021 en een 5,6 in 2019. Desondanks ligt dit cijfer nog laag vergeleken met de tevredenheid over gemaakte fietsritten en Amsterdam als fietsstad.

Beoordeling fietstevredenheid en parkeervoorzieningen, Amsterdam, 2019 – 2023[22]



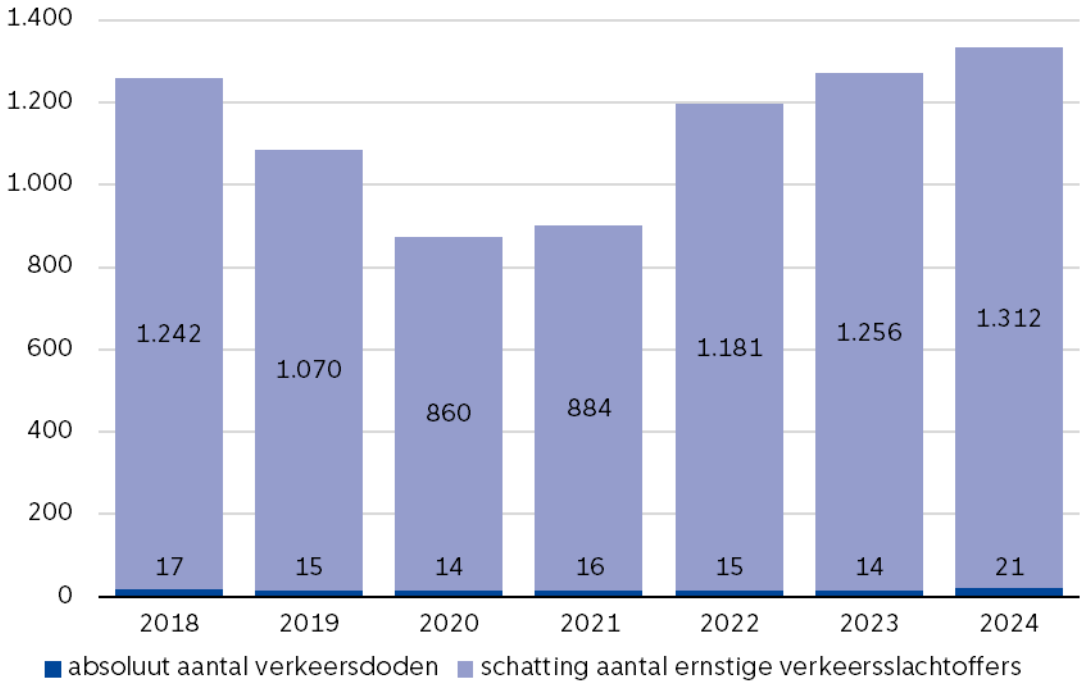
** In 2022 is dit onderzoek niet uitgevoerd.*

Verkeersveiligheid

In de omgevingsvisie wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden in 2050. Het aantal jaarlijkse verkeersdoden schommelt in de periode 2018 tot 2024 nog tussen de 14 en 21, en juist in het meest recente jaar waren er meer verkeersdoden te betreuren dan in de voorgaande zes jaren.

Het geschatte aantal ernstige verkeersslachtoffers neemt de laatste jaren ook toe. De incidentele dip in 2020 en 2021 kwam door corona, waardoor de straten een stuk rustiger waren. Inmiddels ligt het aantal ernstige verkeersslachtoffers boven de aantallen van vóór corona. De grootschalige invoering van 30 km (zie eerder) heeft motorvoertuig-gerelateerde ongevallen in de betreffende straten weliswaar iets verminderd, maar dat woog niet op tegen de algehele groei. Deze ontwikkeling staat haaks op het doel in de omgevingsvisie.

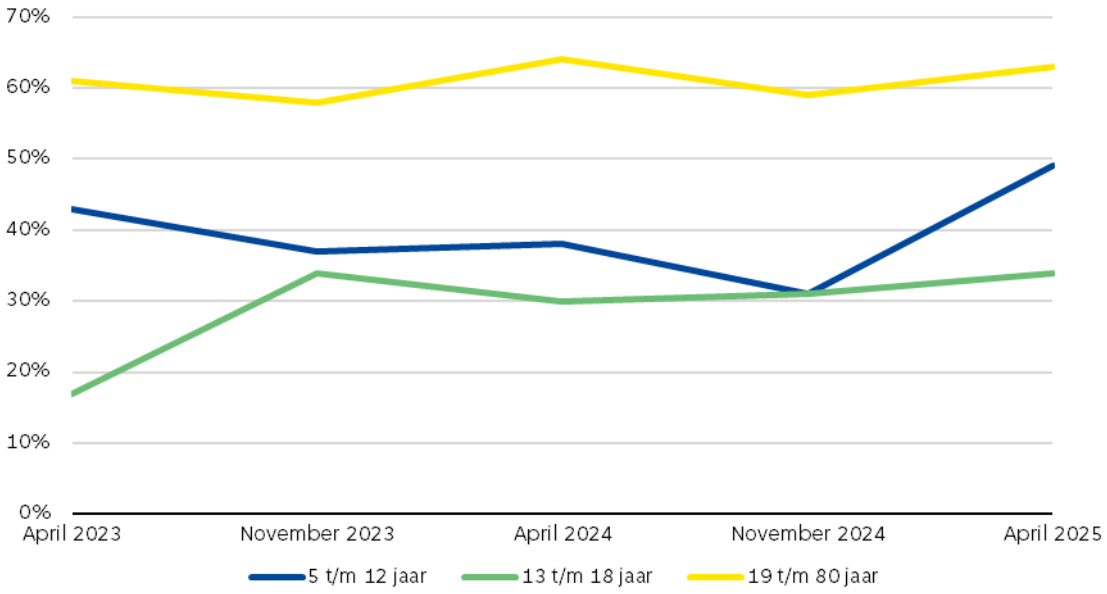
Aantal verkeersdoden en geschatte aantal ernstige verkeersslachtoffers, Amsterdam, 2018 – 2024[23]



Sport en beweging

Voldoende (intensieve) beweging heeft veel positieve gevolgen voor de fysieke en mentale gezondheid. De Gezondheidsraad[24] heeft een beweegrichtlijn opgesteld; 150 minuten per week matig intensieve inspanning (wandelen, fietsen) voor volwassenen, en elke dag minstens een uur voor kinderen. In Amsterdam voldoet 63 procent van de volwassenen in 2025 aan de beweegrichtlijn. Dit percentage is tamelijk stabiel in de tijd, met iets hogere cijfers in het voorjaar. Kinderen en jongeren voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijn: minder dan de helft. Wel is hier een voorzichtig opwaartse trend te zien.

Aandeel bewoners dat voldoet aan de beweegrichtlijn, per leeftijdsgroep, Amsterdam, 2023-2025[25]



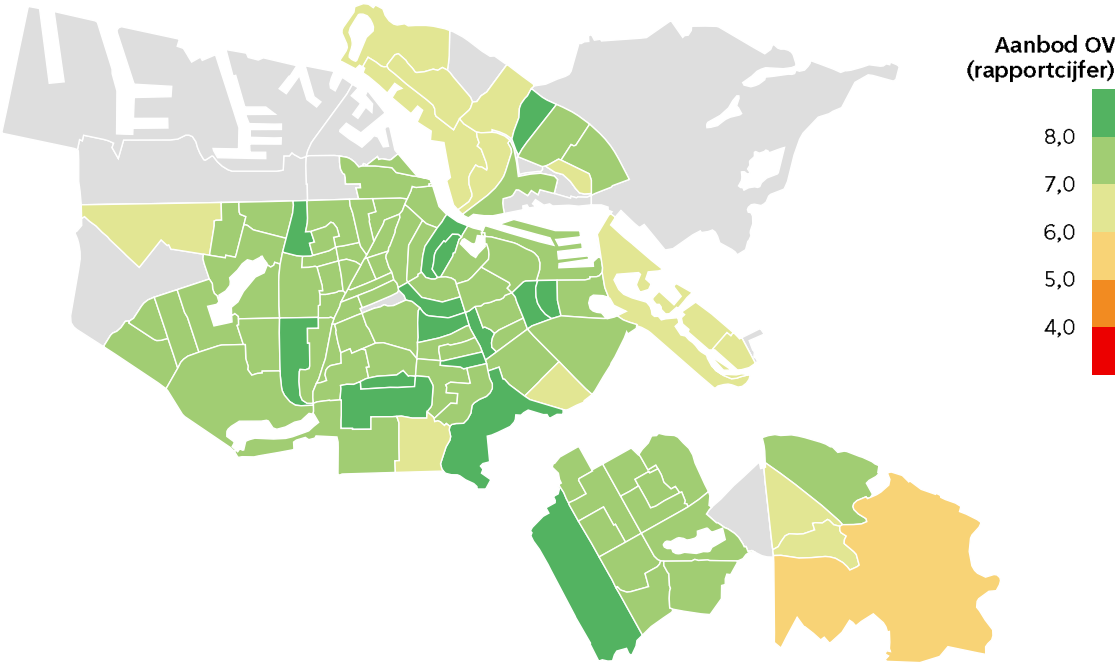
Wandelen (83%) is de meest uitgevoerde beweegactiviteit, gevolgd door fietsen (72%). Bij de jeugd (5 t/m 18 jaar) wordt er gemiddeld wat vaker gefietst (84%), maar wat minder vaak gewandeld (77%). Van de jeugd heeft 41 procent in april 2025 buiten gespeeld.

Openbaar vervoer

Naast lopen en fietsen wordt in de omgevingsvisie ingezet op openbaar vervoer. Doel is om vervoersarmoede tegen te gaan, met als uitgangspunt dat iedereen tegen redelijke kosten (geld, tijd, moeite) de vervoersbewegingen moet kunnen maken die nodig zijn om mee te doen in de samenleving.

Over het algemeen zijn bewoners positief over het aanbod van openbaar vervoer in hun buurt. Gemiddeld geven ze dit een 7,5. In 2021 lag dit cijfer iets hoger (7,7). In sommige delen van de gemeente, zoals Weteringschans of Zuidas, is men hier zelfs uitermate positief over. In het landelijke deel van Weesp, langs de Noordelijke IJ-oevers-West, in Tuindorp Oostzaan en in Geuzenveld is men minder positief over hun openbaar vervoer. De beoordeling is in deze laatste twee wijken iets lager dan in 2021.

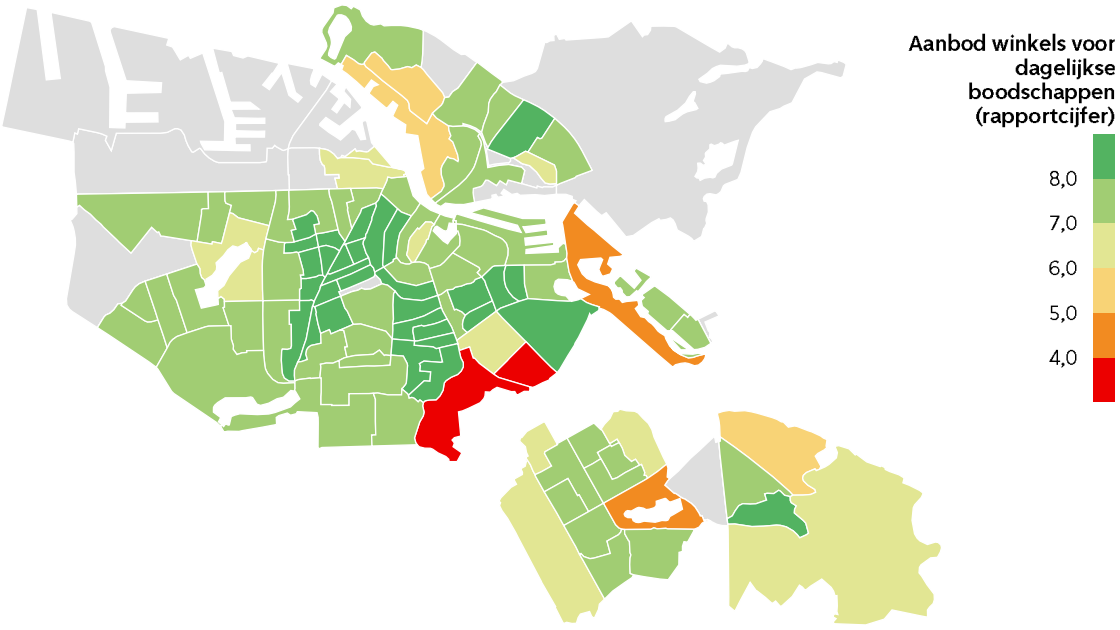
Beoordeling aanbod van openbaar vervoer in de buurt, per wijk, 2023, rapportcijfer[8]



Aanbod dagelijkse voorzieningen

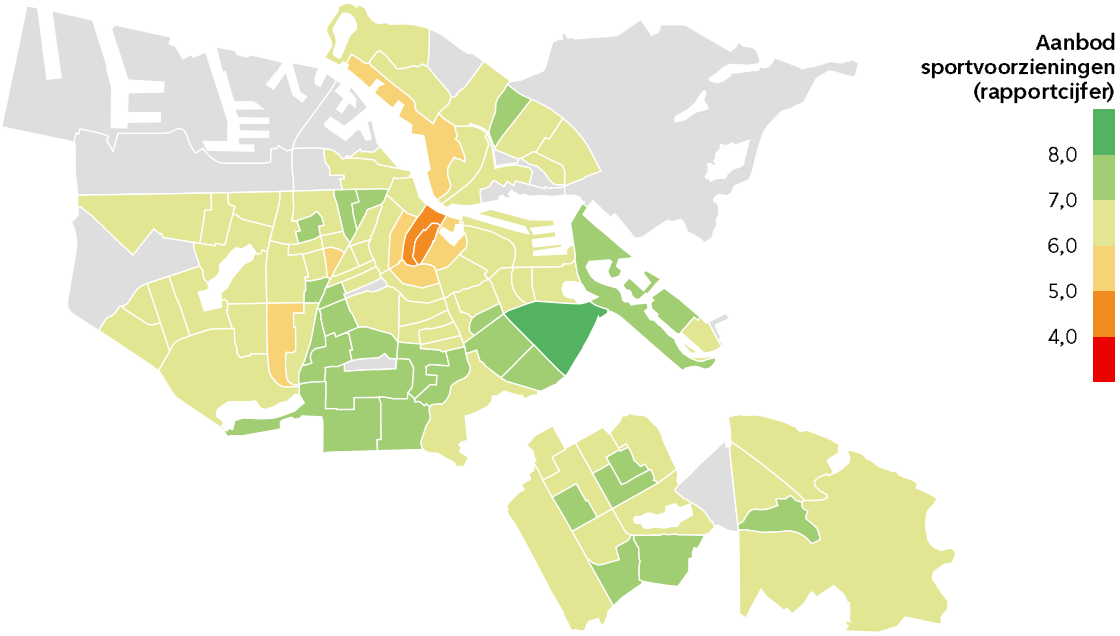
Nabijheid is bij ‘duurzaam en gezond bewegen’ van groot belang. In de omgevingsvisie wordt gesteld dat dagelijkse voorzieningen voor alle inwoners op een snelle en betaalbare manier bereikbaar moeten zijn. Lopen en fietsen is daarvoor de basis. Beoordelingen van het aanbod van deze voorzieningen zijn dus relevant. Bewoners blijken in de meeste wijken redelijk positief over het aanbod van winkels voor dagelijkse boodschappen. Enkele wijken vallen in negatieve zin op: Omval/Overamstel, Betondorp, Zeeburgereiland/Bovendiep, Nellestein, Weespersluis en de Noordelijke IJ-oevers-West. Vaak betreft dit nieuwe gebiedsontwikkelingen. In 2021 hadden deze wijken soortgelijke lage beoordelingen.

Beoordeling aanbod winkels voor dagelijkse boodschappen in de buurt, per wijk, 2023, rapportcijfer[8]



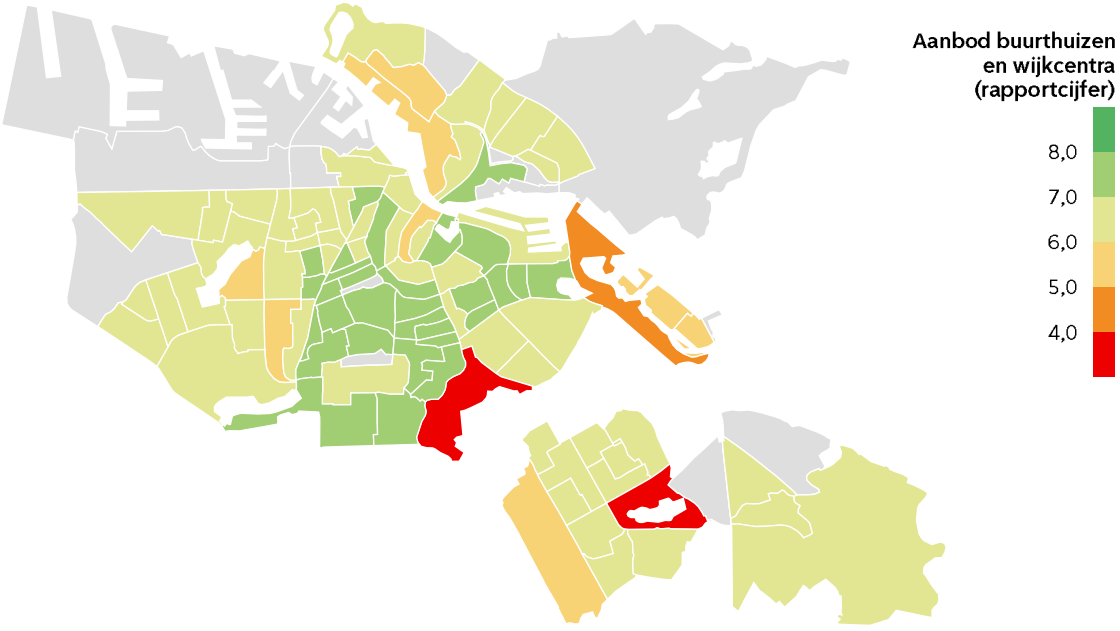
Andere veelgebruikte voorzieningen zijn voor sport. De gemiddelde tevredenheidsscores hierover zijn redelijk. Het aanbod aan sportvoorzieningen wordt met name in de Burgwallen en omliggende buurten negatief beoordeeld. In 2021 was er een soortgelijk beeld.

Beoordeling aanbod van sportvoorzieningen in de buurt, per wijk, 2023, rapportcijfer[8]



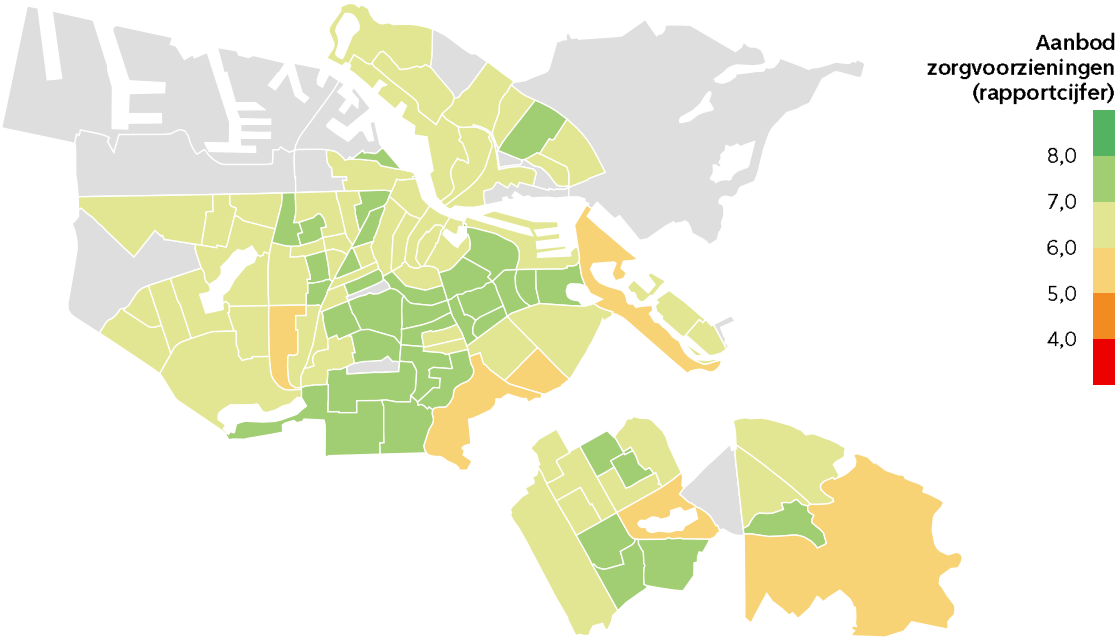
Voor ontmoeten in de eigen woonomgeving zijn buurthuizen en wijkcentra van belang. De tevredenheidskaart lijkt erg op die voor winkels, met gemiddeld iets lagere scores.

Beoordeling aanbod van buurthuizen/wijkcentra in de buurt, per wijk, 2023, rapportcijfer[8]



Tot slot zorgvoorzieningen: over het algemeen zijn bewoners redelijk positief over het aanbod. Opnieuw worden Omval/Overamstel, Betondorp en Zeeburgereiland het laagst beoordeeld, met een krappe voldoende.

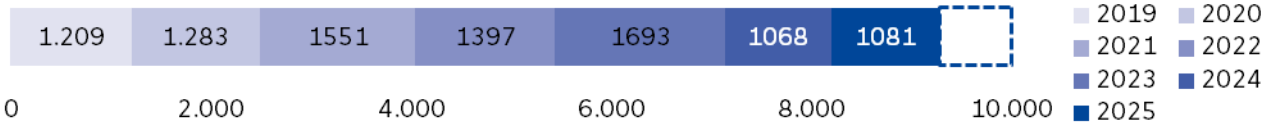
Beoordeling aanbod van zorgvoorzieningen in de buurt, per wijk, 2023, rapportcijfer[8]



Herbestemmen parkeerplaatsen

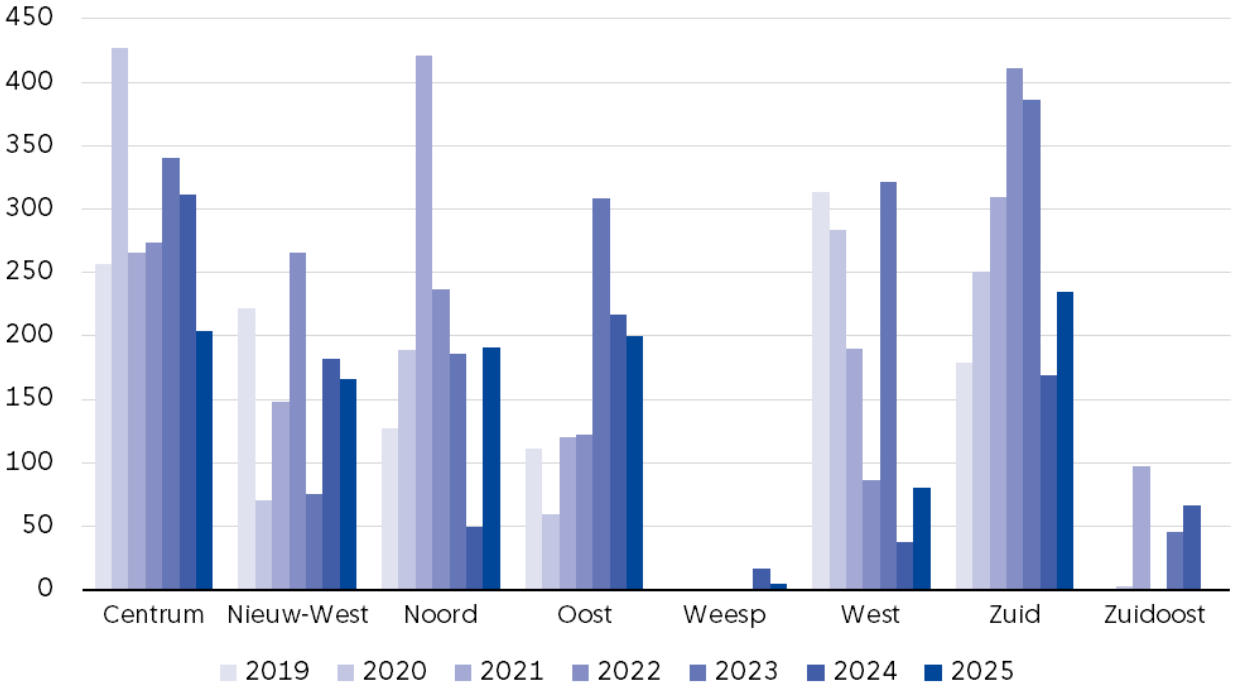
De in de omgevingsvisie genoemde Agenda Amsterdam Autoluw stelt het tussentijdse doel om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te maken voor andere gebruikers van de openbare ruimte. Ook na 2025 zal het herbestemmen van parkeerplaatsen doorgaan. Tussen 2019 en 2025 zijn er in totaal 9.282 parkeerplaatsen herbestemd in de stad. De laatste twee jaar gaat dat in een lager tempo.

Aantal herbestemde parkeerplaatsen, Amsterdam, 2019 – 2025[26]



Er zijn duidelijke verschillen te zien tussen de stadsdelen. Met name in Centrum en Zuid zijn veel parkeerplaatsen herbestemd, terwijl dit in Zuidoost nauwelijks gebeurt. Dat komt onder andere door verschillen in de druk op de openbare ruimte. In Zuidoost zijn ruimtelijke opgaves vaak te realiseren zonder veel parkeerplaatsen te herbestemmen (Gemeente Amsterdam, 2024).

Aantal herbestemde parkeerplaatsen, per stadsdeel, 2019 - 2025[26]

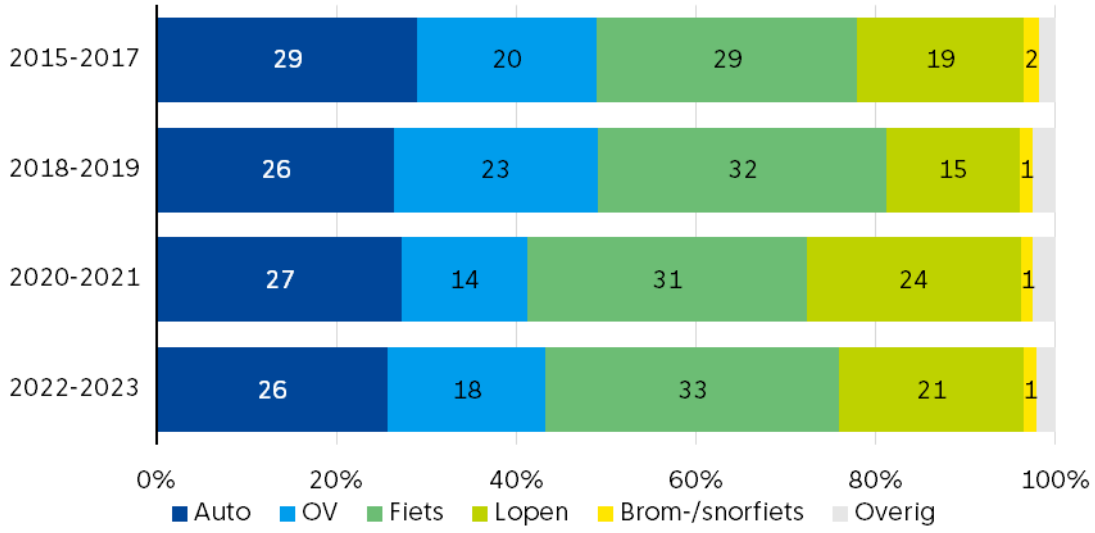


Ongeveer de helft van de herbestemde parkeerplaatsen tussen 2019 en 2025 valt in de categorie ‘herinrichting’. Bij herinrichting wordt een straat van gevel tot gevel opnieuw ingericht. De vrijgekomen ruimte wordt dan bijvoorbeeld gebruikt voor het verbreden van voetpaden en fietspaden. Omdat de hele straat verandert, is het lastig om één specifieke herbestemming te benoemen. Verder wordt 11 procent herbestemd voor fietsparkeerplaatsen, wordt 10 procent gebruikt om bruggen en kademuren te herstellen, is 8 procent herbestemd voor vergroening en 6 procent voor woningbouw[26].

Verplaatsingen per vervoerswijze

De omgevingsvisie richt zich op meer lopen, fietsen en openbaar vervoer, ten koste van de auto. De cijfers laten zien dat het fietsgebruik geleidelijk aan iets is toegenomen ten opzichte van alle verplaatsingen van, naar en binnen Amsterdam. Een derde van alle verplaatsingen gaat nu per fiets. Het aandeel verplaatsingen met het OV is na de coronadip (2020-2021) weer wat toegenomen, maar ligt nog duidelijk lager dan in de periode voor de coronapandemie. Het aandeel autogebruik neemt na een daling tussen 2015-2017 en 2018-2019 al jaren niet meer af en schommelt tussen 26 en 27%.

Verplaatsingen van, naar en binnen Amsterdam per vervoerswijze, 2015 – 2023[27]



Rigoureus vergroenen

Amsterdam moet de komende jaren groener worden, met meer en vooral beter groen. Dat is de ambitie van 'Rigoureus vergroenen' uit de omgevingsvisie. De druk vanuit de samenleving hierop is groot. Ook houdt groen – vooral bomen – de straten koeler en helpt het bij waterberging. Voor routes voor mens en dier streven we naar aaneengesloten groene verbindingen, ook naar het buitengebied. Rigoureus vergroenen in een verdichtende stad is een pittige ambitie, maar op vele manieren zijn hiervoor toch kansen.

Enkele ontwikkelingen in vogelvlucht

Er zijn nog geen concrete plannen voor het slechten van infrastructuurbarrières tussen Nieuw-West, Zuidoost en de **groene scheggen**. Voor deze stadsdelen zijn 'voorkanten' aan de Nieuwe Meer, de Bretten en de Amstelscheg daarom nog ver weg. Voor de Nieuwe Kern is wel een fietsbrug over de A2 ingetekend, maar realisatie zal nog jaren duren.

Voor verbetering van structuur en toegankelijkheid van **groene scheggen** zijn regionale werkprogramma's overeengekomen met andere gemeenten, waterschap, provincie en maatschappelijke partijen. Dit geldt voor de Amstelscheg, Diemerscheg en Westeinderscheg. Voor landelijk Noord werken we samen in 'Laag Holland' en voeren we een project uit met de teelt van lisdodde. Mede door versnipperd publiek en privaat eigendom, geldgebrek en afhankelijkheid van nationaal landbouwbeleid is verbetering van scheggen – en het in stand houden ervan – moeilijk en iets van lange adem.

De rust- en ruigtegebieden **Oeverlanden, Bretten en Diemerbos** zijn beschermd vanuit provinciaal en gemeentelijk beleid. Er zijn plannen of activiteiten om deze te verbeteren en beter te verbinden met de stad. Daarnaast is sprake van enkele grote **nieuwe stadsparken**: Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark, NDSM-Oost, Noordelijke IJ-Oever, Oosterdokskade. De ontwikkeling daarvan gaat langzaam, maar de planvorming loopt wel.

Voor natuurontwikkeling, stadsbos(sen), kringlooplandbouw en ruimte voor sporten en bewegen in het **landschap** zijn geen investeringsprogramma's opgezet. Wel is er een locatiestudie naar een vijfde stadsbos uitgevoerd en worden plannen gemaakt voor **sportlandschappen** voor 't Groene Veld en Melkweg. Ook wordt gewerkt aan betere groene inbedding van bestaande sportparken.

De **ecologische structuur** moet nog worden geïntegreerd in de Hoofdgroenstructuur omdat er na verwerping van de nieuwe Hoofdgroenstructuur in het laatste referendum nog nieuw HGS-beleid moet komen. Het was wachten op het Burgerberaad Groene Stad. In de geactualiseerde omgevingsvisie wordt deze integratie aangekondigd.

Volkstuinen openbaar en toegankelijk maken gebeurt op basis van afspraken en ambities uit het raadbesluit van december 2021. De meeste tuinparken zijn overdag al openbaar toegankelijk. Verdere stappen hierin gaan langzaam; verschillende tuinparken verhogen hun toegankelijkheid enigszins en verbreden hun aanbod van activiteiten voor bezoekers en passanten.

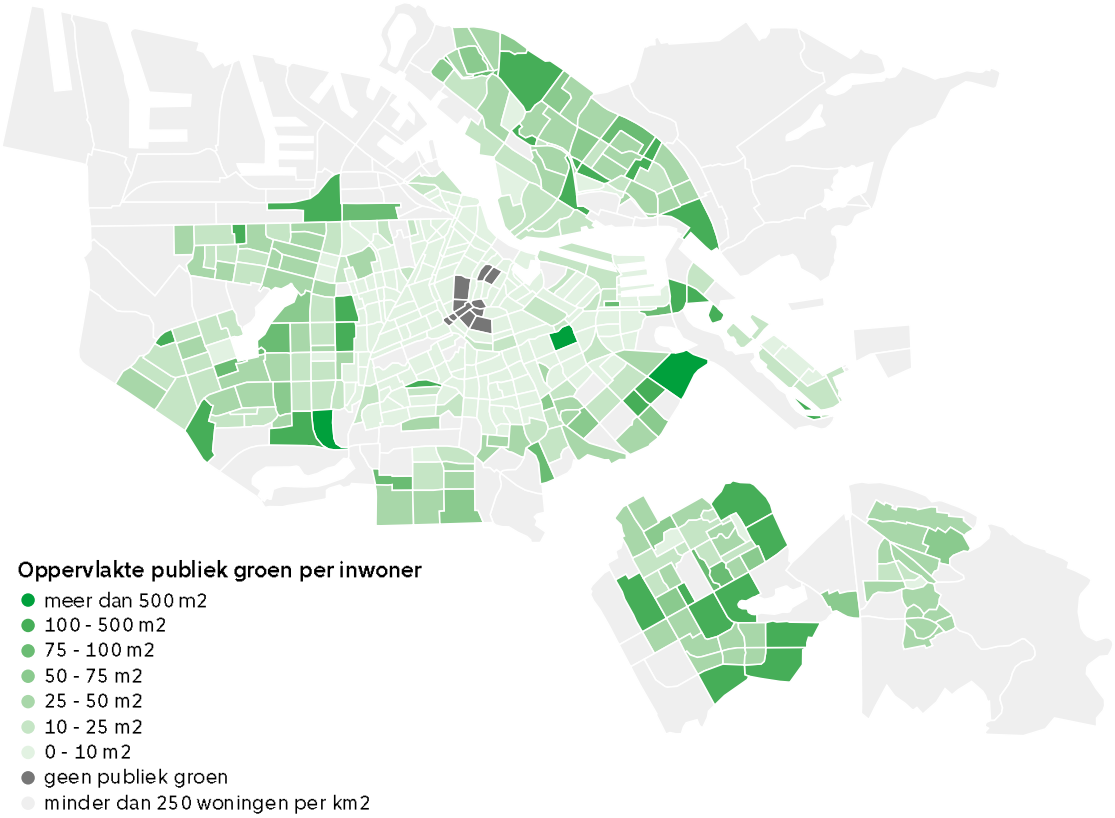
In 2025 is de **Koele Groene Stratenkaart** vastgesteld. Groene herinrichting van straten daaruit laat nog enkele jaren op zich wachten; knelpunten zijn financiering, een beheerniveau dat op 'sober' staat en onze UitvoeringsStandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR), waarbij onderhoud van het bestaande (= duurzaam) vaak prevaleert boven herinrichting (zoals voor verdere vergroening).
Het aantal groene daken in de gemeente neemt toe. **Natuurinclusief ontwerpen** wordt volgens projectmedewerkers steeds gebruikelijker, hoewel er altijd een verschil zal blijven tussen uitvragen in tenders en uitvoering door weerbarstigheden in de praktijk.

Met het **Burgerberaad Groene Stad** hebben 130 Amsterdammers in opdracht van de gemeenteraad de vraag beantwoord hoe we samen een groeiend Amsterdam groener kunnen maken. Het voornemen is om vrijwel alle uitgebrachte adviezen uit te voeren of in elk geval te onderzoeken. Vaak zijn daarvoor extra investeringen nodig, zowel incidenteel als structureel; daarover moet nog worden besloten.

Oppervlak groen per inwoner

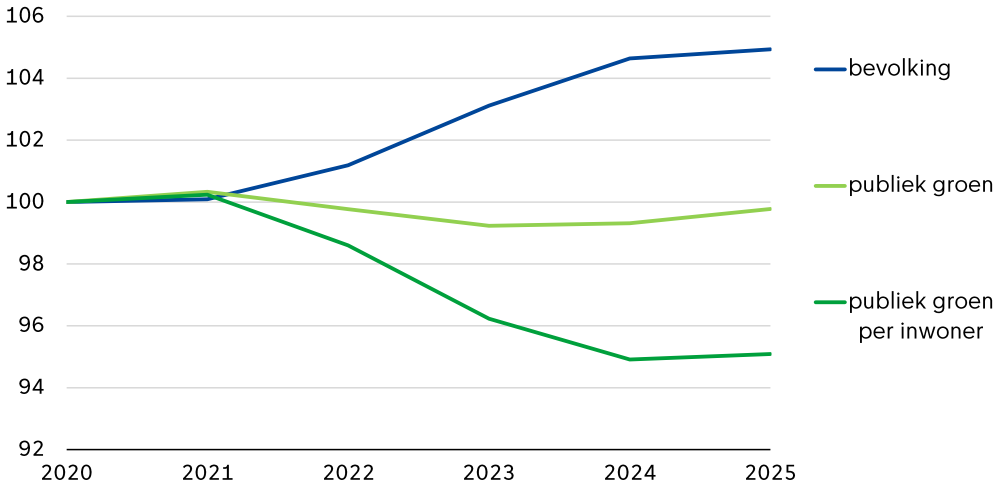
De hoeveelheid publiek groen per inwoner verschilt per buurt. Onder publiek groen valt al het groen behalve private tuinen en agrarisch groen. Met uitzondering van Watergraafsmeer en stadsdeel Noord tellen verreweg de meeste buurten binnen de ring A10 minder dan 10m² publiek groen per inwoner. In enkele buurten in stadsdeel Centrum is zelfs helemaal geen publiek groen (maar wel bomen en private tuinen). In overige delen van de stad is er aanzienlijk meer groen per inwoner.

Oppervlakte publiek groen per inwoner, per buurt, 2025[28]



Sinds 2020 is het oppervlak publiek groen per inwoner met 4,9% afgenomen. Deze afname is vooral toe te schrijven aan het toegenomen aantal inwoners. De hoeveelheid publiek groen nam in deze periode slechts zeer licht af. De afname van de hoeveelheid publiek groen is in 2024 echter gestagneerd. Ook groeit de bevolking minder sterk en is de hoeveelheid publiek groen sinds 2024 licht toegenomen. In de onderstaande grafiek is de hoeveelheid publiek groen en de bevolking afgebeeld, waarin deze ontwikkelingen te zien zijn.

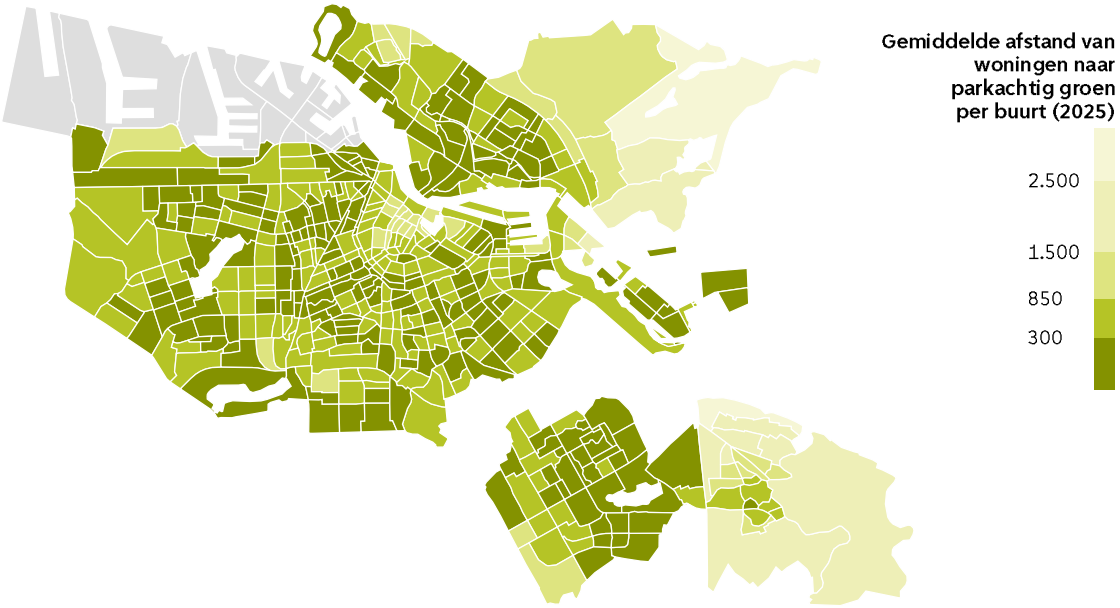
Aantal inwoners van de gemeentes Amsterdam en Weesp, oppervlakte publiek groen en de hoeveelheid publiek groen per inwoner, index (2020 = 100)[28]



Gemiddelde afstand tot groen

Amsterdammers maken steeds vaker gebruik van groen in hun woonomgeving en van parken, en waarderen deze plekken steeds meer. Wat onder parkachtig groen valt, is sinds de vorige monitor veranderd, waardoor er nu meer groen wordt meegeteld. Daardoor hebben enkele buurten, zoals de Sluisbuurt, afwijkende waarden ten opzichte van de vorige monitor. Door het nog altijd beperkte groen binnen de ring A10 zijn inwoners van deze buurten sterker aangewezen op grotere stadsparken en plantsoenen. Door de aanwezigheid van meerdere grote parken binnen de ring is de afstand tot openbaar groen voor het merendeel van de buurten vergelijkbaar. Uitzonderingen vormen het centrum, de NDSM-werf, landelijk Noord en de omgeving van Weesp. In landelijk Noord en rond Weesp is het vele groen grotendeels agrarisch groen.

Gemiddelde loopafstand van woning naar parkachtig groen per buurt, gemeente Amsterdam, 2025[28]

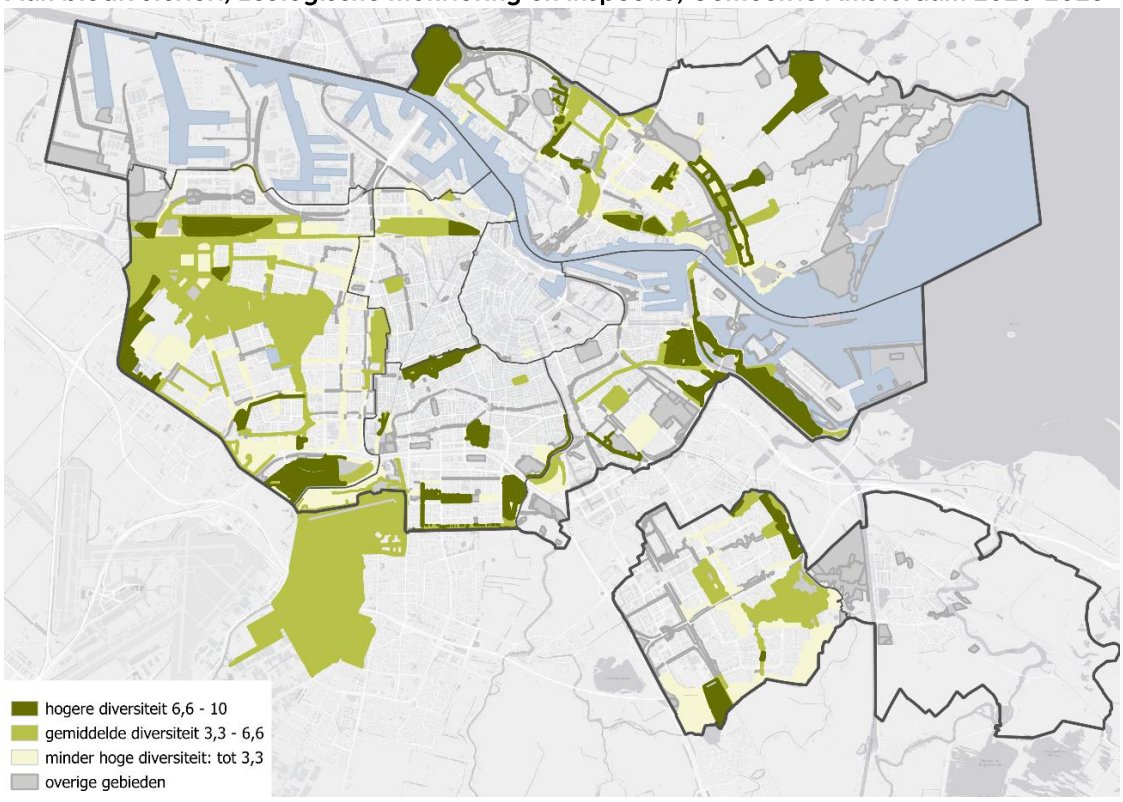


Tussen 2023 en 2025 zijn de loopafstanden naar parken nauwelijks veranderd. Loopafstanden worden beïnvloed door de ligging van de parken, het aantal woningen en de ligging van de wegen. De laatste twee jaar is met name het aantal woningen veranderd. Vanwege het lokale karakter heeft dit nauwelijks invloed gehad op de gemiddelde loopafstanden.

Biodiversiteit

De omgevingsvisie stelt dat biodiversiteit in parken wordt bevorderd door gevarieerd te beplanten. Om een beeld te krijgen van waar meer variatie in beplanting nodig is, is een overzicht van de huidige gemeten biodiversiteit nodig. Eén manier is naar ‘gidssoorten’ kijken. Een hogere diversiteit van gidssoorten wijst meestal op een stabiel ecosysteem. Wanneer een gidssoort een belangrijkere rol heeft, telt deze zwaarder mee in het berekenen van de diversiteit. De kaart hieronder toont de gemeten biodiversiteit tussen 2020 en 2025. De gebieden met de meeste biodiversiteit van fauna zijn onder andere het Diemerpark in Oost, de Volgermeerpolder in Noord, De Oeverlanden in West en het Amstelpark in Zuid.

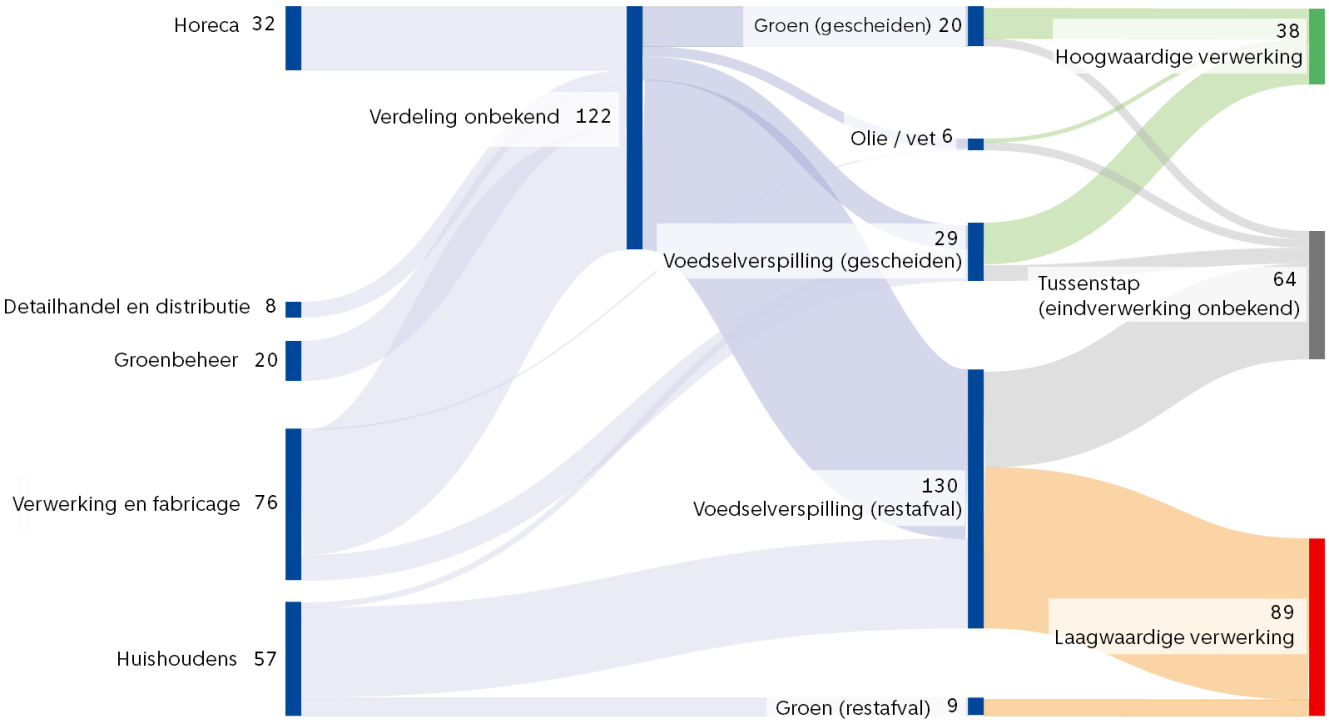
Plan biodiversiteit, Ecologische monitoring en inspectie, Gemeente Amsterdam 2020-2025



Organische reststromen

Naar schatting produceren verwerkende industrie, dienstverlening, distributie, detailhandel, horeca en huishoudens in Amsterdam jaarlijks 194 kiloton aan organisch restafval. Die reststroom is zo'n 5 procent van de 3.500 kiloton aan organisch materiaal dat jaarlijks wordt ingevoerd voor consumptie. Voedselverspilling is een grote bron van organisch restafval. De omgevingsvisie stelt als doel dat organische reststromen zo hoogwaardig mogelijk worden verwerkt en moeten terugkeren in de keten, bijvoorbeeld via composteren, vergisten of inzetten als brandstof. Bijgaand stroomdiagram toont hoe de stromen lopen. Het grootste deel van het organische afval (89 kiloton) wordt niet hoogwaardig verwerkt en meestal dus verbrand bij het Afval Energie Bedrijf. Een deel van het afval wordt gescheiden, opgeslagen of er vindt een andere tussenstap plaats. Van dit afval is onbekend of het hoogwaardig of laagwaardig wordt verwerkt. Het gaat hier om 64 kiloton.

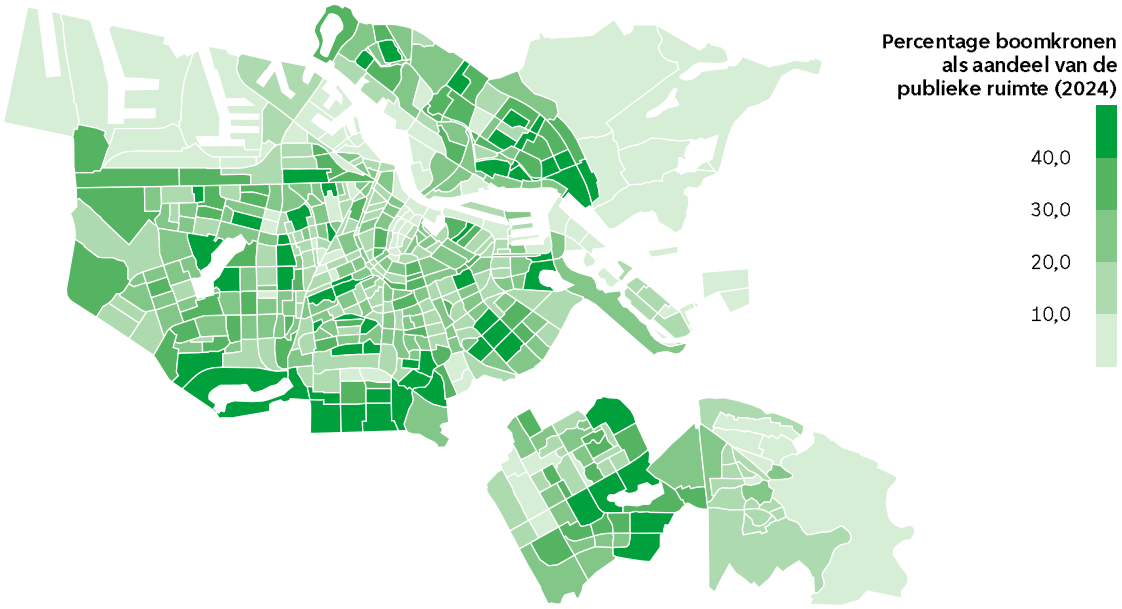
Organische reststromen, oorsprong, tussenstap en verwerking, in kiloton, Amsterdam, 2023[29]



Schaduw in de stad

Hittestress kan oorzaak zijn van fysieke en mentale problemen. De omgevingsvisie beoogt minder hittestress. Een van de manieren daartoe is zorgen voor meer schaduw. In de omgevingsvisie wordt gesproken over groene, schaduwrijke routes in de stad. Het oppervlak van boomkronen geeft een indicatie van de hoeveelheid schaduw. Zo'n 21 procent van de publieke ruimte in de gemeente is bedekt met boomkronen. In sommige buurten, zoals aan de westkant van het Centrum, is er minder boomkroondekking.

Percentage boomkronen als aandeel van de publieke ruimte, per buurt, 2024*[28]



** Vanwege verschillen in brondata en de methode van het afleiden van de boomkronen is vergelijking met eerdere peilmomenten niet mogelijk*

Samen stadmaken

Amsterdam wil meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we de gemeente vormgeven. Ruimte voor bewoners om in coöperaties woningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, vrije ruimte in te vullen, mee te doen met de inrichting van de straat, of voor lokaal ondernemerschap. We blijven samenwerken met traditionele professionele partijen, maar willen tegelijk verbreding van het ontwikkelpalet. De wens is om Amsterdammers een actievere en gelijkwaardiger rol te geven.

Enkele ontwikkelingen in vogelvlucht

De participatieverordening (2024) heeft het **buurtplatformrecht** geïntroduceerd. Deze verordening, en ook het nieuwe Plaberum (2025), bieden meer handvatten voor een gelijkwaardige en vroegtijdige (digitale) informatiepositie van burgers bij planvorming.

Er wordt gewerkt aan betere **ontsluiting van beleid** voor burgers en belanghebbenden. De Beleidsbibliotheek voor de fysieke leefomgeving is nu nog intern, maar doel is om die te ontsluiten voor alle Amsterdammers.

Vrije Ruimte (niet-commerciële ruimte voor vrije burgerinitiatieven) wordt in verscheidene ruimtelijke plannen meegenomen. Dat lukt wanneer er voldoende druk op wordt gezet, zoals bij Ruigoord en het Groene Veld. In andere gebiedsontwikkelingen blijft integratie kwetsbaar door de afhankelijkheid van middelen en prioritering.

Wat **buurtbatenovereenkomsten** en **buurtomgevingsvisies** betreft is geen voortgang te melden. Hier en daar wordt geëxperimenteerd met nieuwe vormen van **co-creatie en democratische vernieuwing**, maar er is geen structurele sturing.

In het onderzoeksproces '**Gedeelde Grond Amsterdam**' onderzoeken we hoe ruimtelijke ontwikkeling in Amsterdam nu is georganiseerd, hoe sturing en geldstromen zijn ingericht en hoe dat misschien anders kan. Doel is om de ontwikkelpraktijk toekomstbestendiger, hanteerbaarder en inclusiever te maken. Dit is een proces van lange adem.

In de monitor uit 2023 zijn punten uit de **Agenda Samen Stadmaken** beoordeeld met groen (= gaat goed), rood (niet goed) en oranje (ertussenin). Inmiddels moeten enkele beoordelingen worden bijgesteld. Naar rood gingen het neerzetten van informatieborden (organisatorisch moeilijk), de Women Make the City-vrouwenadviesraad (zijn gestopt, samenwerking met de gemeente ging moeilijk) en het leertraject Amsterdams Stadmaken (opgeheven om redenen van efficiency). Naar groen gingen inclusief en transparant burgerberaad (al drie geweest) en onderzoek buurtrechten (opgenomen in de participatieverordening). De overige scores zijn grofweg ongewijzigd.

Evenals in de monitor van 2023 lopen we hieronder enkele *expert judgements* langs over de staat van Samen Stadmaken in Amsterdam. Merk daarbij op dat veel in de monitor van 2023 aangehaalde conclusies ook nu nog gelden.

O&S: Ondervertegenwoordigd Amsterdam
https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/ondervertegenwoordigd-amsterdam
Belangrijk citaat daaruit is dat 'participatievormen zijn ingericht op mensen met een hbo-/wo-opleidingsniveau en met veel tijd en hulpbronnen. Dit draagt bij aan de uitsluiting van andere groepen'. Aangezien de omgevingsvisie Samen Stadmaken juist lanceert voor een inclusievere stad, blijft dit een punt van aandacht.

Gemeente Amsterdam: Ontwikkeling participatiemonitor gemeente Amsterdam
https://openresearch.amsterdam/image/2024/4/8/ontwikkeling_paricipatiemonitor_gemeente_amsterdam.pdf
De hoofdconclusies zijn dat er in de uitvoering van participatie al veel goed gaat in Amsterdam, maar dat ambtelijke plannen niet altijd op de uitvoering aansluiten. En dat de meeste uitgangspunten uit het beleidskader participatie bekend zijn, maar dit niet betekent dat ze expliciet nageleefd worden.

Kinderombudsman: 'Buitenspel' - Over participatietraject openbare ruimte Jeltje de Bosch Kemperpad in Amsterdam-West
https://ombudsman-ombudsman-website-p01.s3.eu-central-1.amazonaws.com/s3fs-public/2025-06/Rapport%20Buitenspel.pdf
Dit voorbeeld wordt hier opgevoerd omdat kinderen en jongeren expliciet worden benoemd in de Agenda Samen Stadmaken. Het rapport is kritisch: bij de start van de participatie was onvoldoende onderkend dat sprake was van wantrouwen. Kinderen werden niet goed bij het traject betrokken en de gekozen oplossing werkte niet goed.

Rekenkamer: Bouwen aan de complete stad
Bouwen aan de complete stad - Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad
Enkele citaten hieruit: 'Het is moeilijk om participatie betekenisvol invulling te geven' (p.26). 'Een traditionele bron van informatie over de behoefte van Amsterdammers en bedrijven bij gebiedsontwikkeling is het participatietraject rondom (investerings)besluiten. Dit blijkt in de praktijk lastig te organiseren. In de beginfase van een ontwikkeling zijn er vaak nog geen bewoners, en omwonenden tonen weinig interesse. Naarmate de ontwikkeling vordert, groeit de betrokkenheid, maar zijn de plannen vaak al grotendeels vastgesteld, waardoor de invloed van belanghebbenden beperkt blijft en dit tot frustratie leidt' (p.39). Voorts wordt de vinger gelegd op de druk van 7.500 woningen per jaar, die het belang van goede participatie hier en daar wat wegdrukt.

Evaluatie participatieverordening
Evaluatie Participatieverordening december 2025 - openresearch.amsterdam
Sinds juni 2024 heeft Amsterdam een participatieverordening. In december 2025 verscheen een eerste voorzichtige evaluatie. Daarin wordt geconstateerd dat de procedurele afspraken meestal worden nageleefd, maar ook dat 'projectbeheersing' nog altijd voorop staat, dat niet alle professionals overtuigd zijn van de meerwaarde van participatie, dat participatieruimte soms kleiner wordt gehouden dan nodig en er nog altijd een oververtegenwoordiging is van oudere en hoogopgeleide deelnemers. Voorzichtig wordt de vraag opgeworpen of het niveau 'informeren en luisteren' een mogelijkheid in de participatieverordening moet blijven, aangezien dit soms leidt tot verzwaring van de projectlast zonder dat de positie van Amsterdammers ermee wordt versterkt. Voorts blijkt het aantal buurtrechtaanvragen niet toegenomen en zijn er nog geen buurtrechten toegekend.

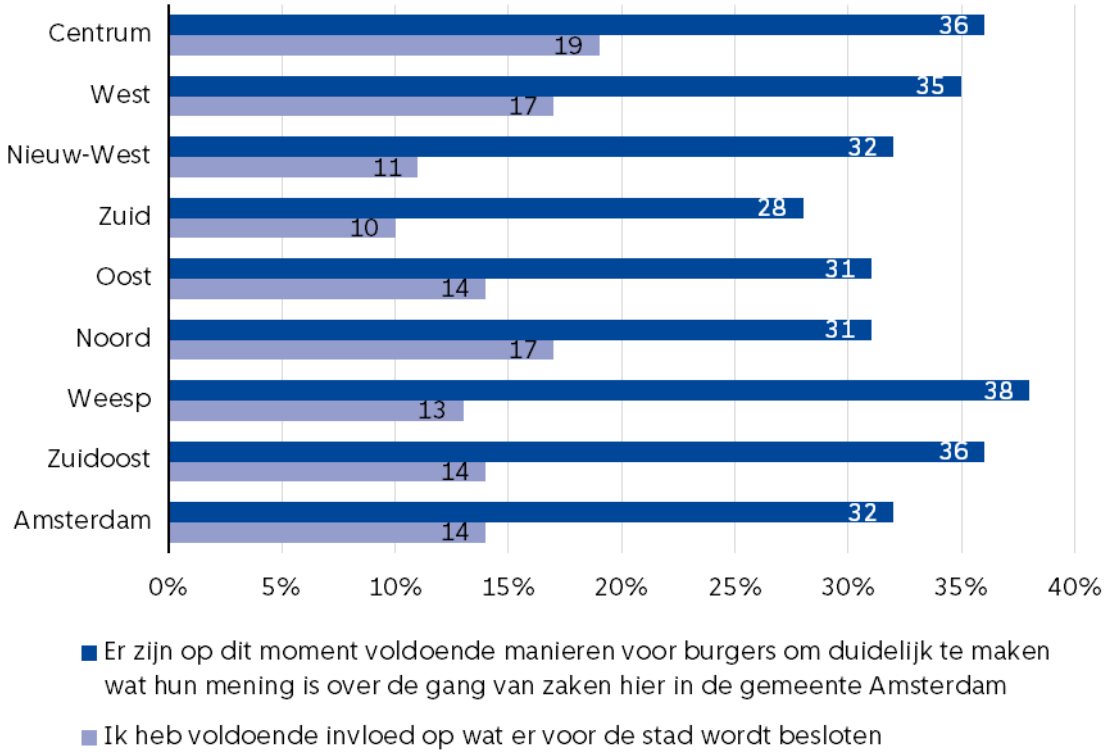
Ervaren invloed op besluitvorming

De omgevingsvisie stelt dat de invloed van burgers op stedelijke besluitvorming laagdrempeliger en toegankelijker moet. Ongeveer een derde van de Amsterdammers vindt dat er voor burgers voldoende manieren zijn om hun mening kenbaar over de gang van zaken in de gemeente. In Weesp, Centrum en Zuidoost vindt men dit vaker voldoende dan gemiddeld, terwijl in Zuid een kleiner deel het hiermee eens is.

Het gevoel dat bewoners invloed hebben op wat er voor de stad wordt besloten is (nog) minder breed gedeeld: zo'n 14 procent vindt dat ze voldoende invloed hebben. In Centrum, West en Noord is men hier iets positiever over. Ook bij deze stelling scoort Zuid lager, en ook in Nieuw-West is de score laag.

In de Burgermonitor 2023 is de doelgroep veranderd van 16-plussers naar 25-plussers. Hierdoor is één-op-één vergelijken met eerdere jaren niet goed mogelijk. Echter komen de cijfers uit 2023 overeen met de cijfers uit eerdere jaren, wat niet duidt op een grote verschuiving.

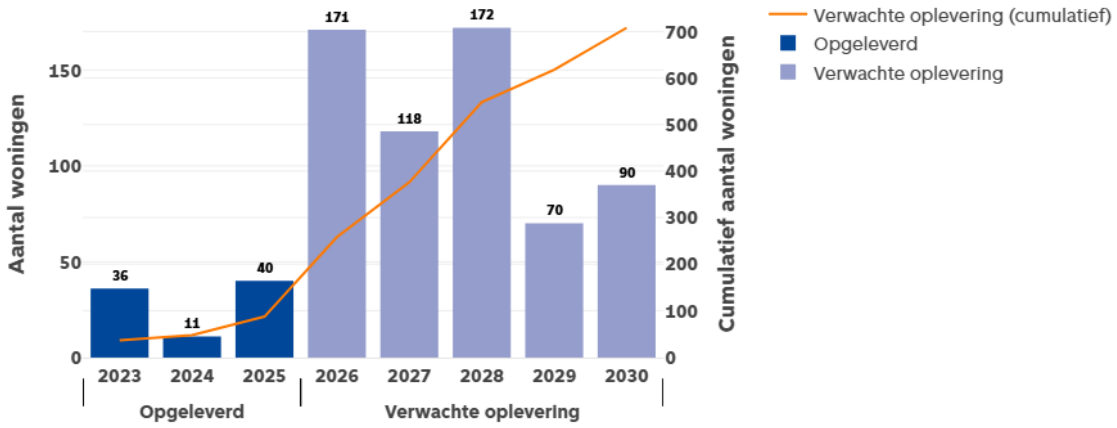
Stellingen over invloed gemeentepolitiek, per stadsdeel, 2023[30]



Wooncoöperaties

In de omgevingsvisie wordt als doel gesteld om in 2040 tien procent van de woningvoorraad te laten bestaan uit wooncoöperaties. Wooncoöperaties zijn een vorm van collectief wonen waarbij bewoners zelf eigenaar zijn en zo betaalbare en zelfstandige huisvesting creëren.

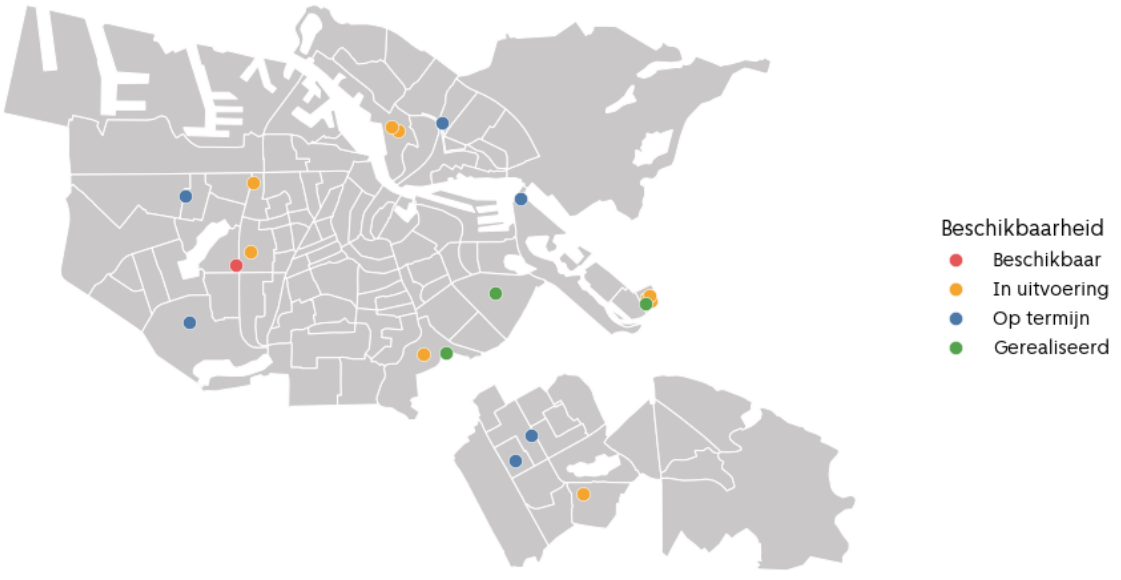
Opgeleverde en verwachtte oplevering van aantal woningen in wooncoöperaties, 2023 – 2030[31]



*** Cumulatief gebaseerd op bekende opleverjaren; woningen zonder opleverjaar zijn niet meegenomen.**

De afgelopen drie jaar zijn drie woningcoöperaties gerealiseerd, die samen 87 woningen tellen. Dit waren pilotprojecten, exclusief CPO's en MO's. De komende jaren worden naar verwachting aanzienlijk hogere aantallen coöperatiewoningen opgeleverd. Desondanks komt het omgevingsvisiedoel van tien procent niet in zicht. In onderstaande kaart zijn de kavels voor wooncoöperaties weergegeven.

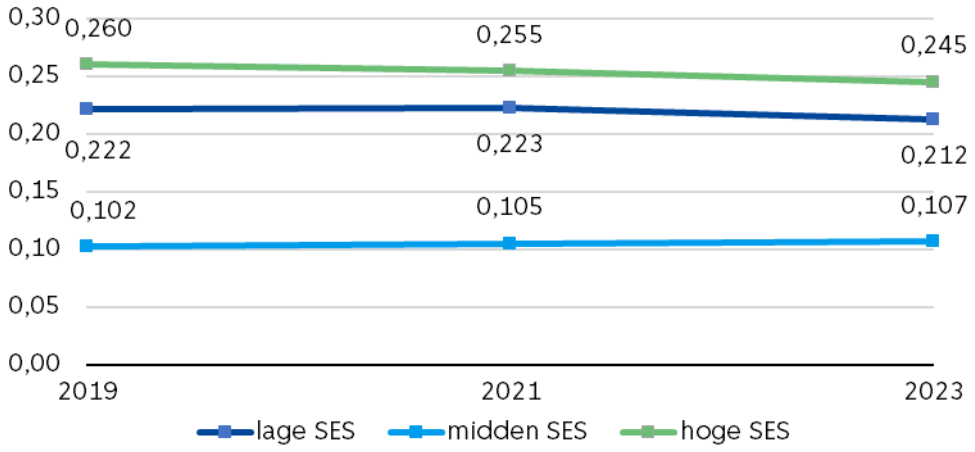
Wooncoöperaties naar beschikbaarheid, 2025[32]



Segregatie-index

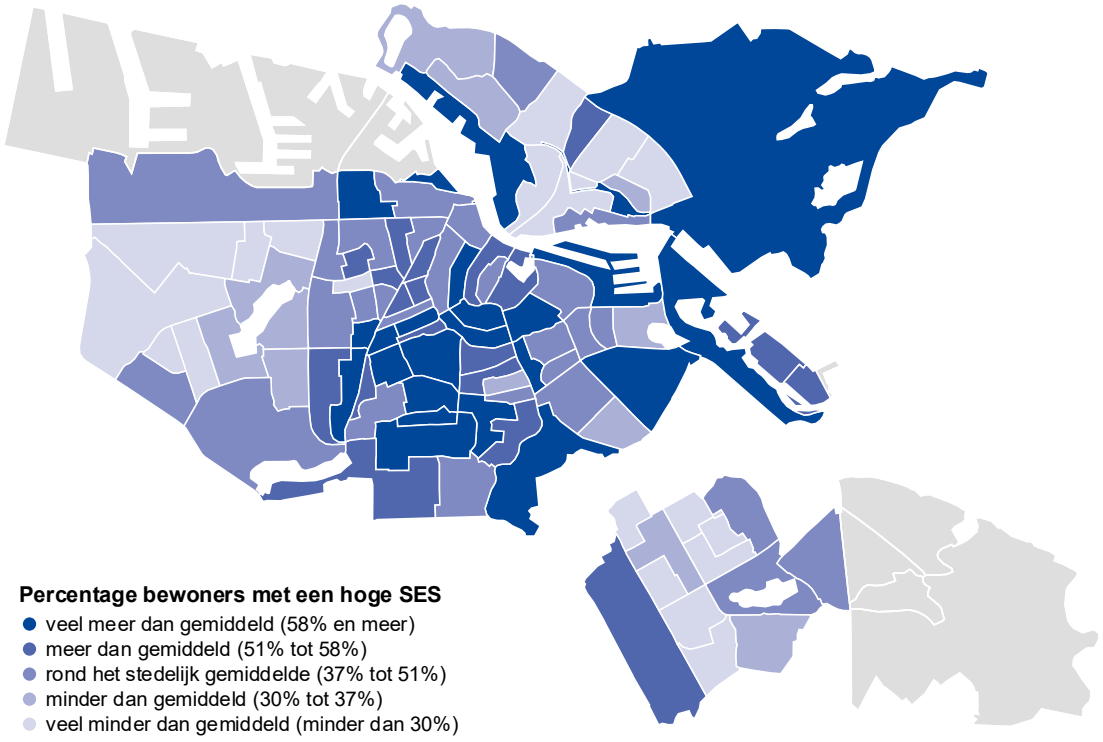
De omgevingsvisie gaat in op de negatieve gevolgen van segregatie. De mate van segregatie wordt gemeten aan de hand van de segregatie-index. Dit is een waarde tussen 0 en 1, waarbij een 0 neerkomt op een volledig gelijke verdeling van doelgroepen over de gemeente, en een 1 op volledige segregatie. De omgevingsvisie benoemt de toenemende segregatie naar sociaaleconomische status (SES) sinds 2014 en beoogt een afname daarvan. In onderstaande grafiek wordt de SES uitgesplitst in drie groepen: bewoners met een lage SES, bewoners met een midden SES en bewoners met een hoge SES. De segregatie-index wordt berekend op wijkniveau, binnen de gemeente Amsterdam.

Segregatie-index, Amsterdam, 2019 – 2023[33]



Mensen met een hoge SES wonen het meest gesegregeerd (bijvoorbeeld in de Concertgebouwbuurt), gevolgd door de mensen met een lage SES (bijvoorbeeld in de K-buurt). De middengroep woont het meest gemengd. De segregatie-index is voor bewoners met een lage SES en een hoge SES de afgelopen jaren licht afgenomen, terwijl deze voor bewoners met een midden SES heel licht is toegenomen. Al met al neemt de segregatie dus iets af, zoals de omgevingsvisie beoogt.
In absolute aantallen is het aantal mensen met een hoge SES in dezelfde periode wel met bijna 35.000 toegenomen, terwijl het aantal bewoners met een lage SES met ruim 6.000 afnam: een signaal van verdere gentrificatie van de stad. Daarbij komt dat, hoewel de segregatie-index voor twee groepen iets is afgenomen, wel degelijk ruimtelijke patronen zijn te zien van de verdeling van deze groepen over de stad. Bijgaande kaart laat zien waar mensen met een hoge SES vooral wonen: in delen van het Centrum, Zuid en Oost. Omgekeerd wonen bewoners met een lage SES veel vaker in Nieuw-West, Zuidoost en Noord.

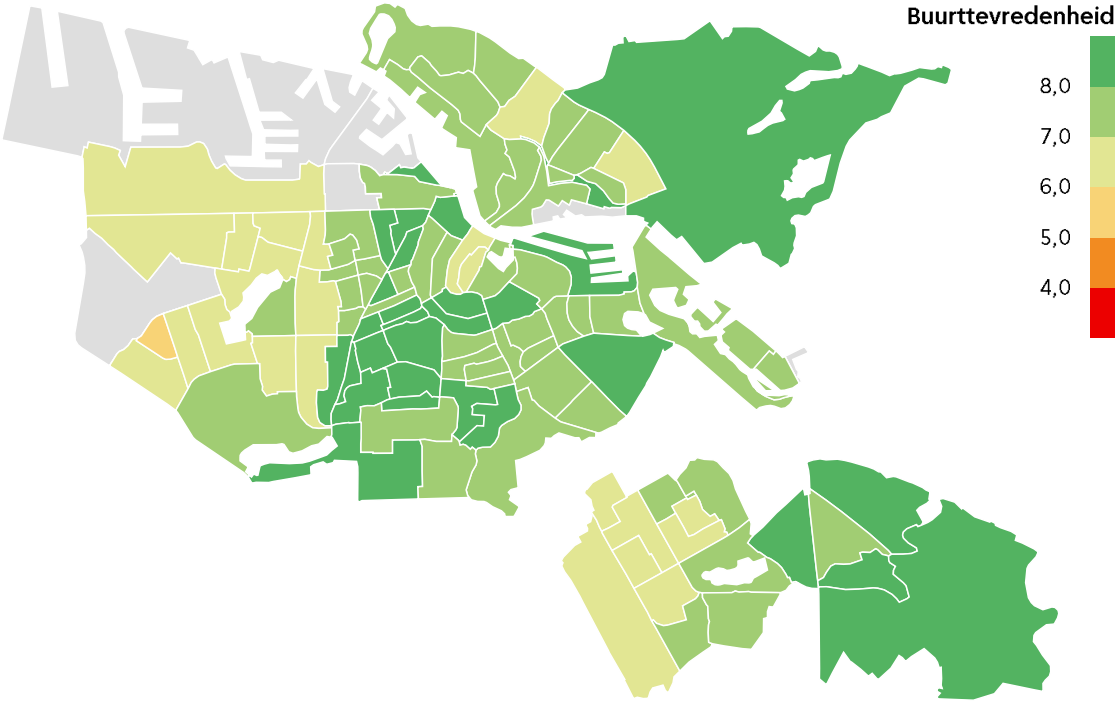
Percentage bewoners met een hoge SES, per wijk, 2023[34]



Buurttevredenheid

Het verbeteren of in stand houden van de leefbaarheid in buurten is een van de belangrijkste doelen van de omgevingsvisie. Een van de manieren om dat te meten, is door te kijken naar hoe tevreden bewoners zijn met hun eigen buurt. In de gehele gemeente geven bewoners daarvoor een voldoende, met de laagste scores voor sommige delen van Nieuw-West en de Burgwallen in het centrum.

Tevredenheid met buurt, per wijk, 2023 (rapportcijfer)[8]



De buurttevredenheid in 2023 verschilt niet veel van die van 2021. De grootste vooruitgang is te zien in de nieuwe buurt Sloterdijk Nieuw-West, waar de buurttevredenheid is gestegen van een 5,6 naar een 6,3. In het Centrum is de grootste achteruitgang te zien: in de Burgwallen-Oude Zijde is de tevredenheid gezakt van een 7,3 naar een 6,1. Ook in de Grachtengordel-West is de buurttevredenheid gedaald, al ligt de tevredenheid nog wel hoog.

Literatuurlijst

[1] Movares (2025). Onderzoek Vrijetijdsvoorzieningen Amsterdam.

[2] O&S (2024). Monitor Attracties MRA 2023.
Peildatum: 2023.
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/monitor-attracties-mra-2023

[3] Harbers, A., Van Amsterdam, H., & Spoon, M. (2024). *Rudifun 2024.* PBL.
Opgehaald van https://www.pbl.nl/publicaties/rudifun-2024

[4] Planbureau voor de Leefomgeving (2024). RUDIFUN 2024 [Dataset].
Peildatum: 2024.
Opgehaald van https://dataportaal.pbl.nl/RUDIFUN/RUDIFUN_2024

[5] LISA (2024). LISA [Dataset].
Peildatum: 2024.
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/interactief/dashboard-kerncijfers?tab=indicator&thema=economie&indicator=BHWP_1000INW&indeling=stadsdelen&jaar=2024&gebied=A&taal=nl

[6] Centraal Bureau voor de Statistiek (2025). Werknemersbanen en reisafstand; woon- en werkregio [Dataset].
Peildatum: 2024
https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85481NED/table?dl=C40A8

[7] Rijksidenst voor Ondernemend Nederland (RVO) (2025). MilieuPrestatie Gebouwen – MPG

[8] Onderzoek & Statistiek (2024). Wonen in de Metropoolregio Amsterdam 2023.
Peildatum: 2023.
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/wonen-in-demetropoolregio-amsterdam-2023

[9] Gemeente Amsterdam (2026). Monitor Woningbouwplannen (1-1-2026) [Dataset].
Peildatum: 1 januari 2026
Opgehaald van https://maps.amsterdam.nl/woningbouwplannen_monitor/

[10] Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).
Peildatum: 2025

[11] O&S (2025). Monitor bedrijfsruimte [Dataset].
Peildatum: 2025

[12] LISA, 2024
Peildatum: 2024

Opgehaald van https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/milieuprestatie-gebouwen-mpg

[13] RVO (2025). Energielabels in Amsterdam [Dataset].
Peildatum: 2025
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/interactief/dashboard-kerncijfers?tab=indicator&thema=duurzaamheid&indicator=WLABELAB_P&indeling=amsterdam&jaar=2025&gebied=STAD&taal=nl

[14] Gemeente Amsterdam – Energie voor de Stad (2025). *Monitor Uitvoering Energietransitie 2025*.
Peildatum: 2021 – 2024 (elektriciteitsinfrastructuur) en 2019 – 2024 (zon- en windenergie)
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/image/2025/9/9/monitor_uitvoering_energietransitie_2025-332360816.pdf

[15] CBS, bewerking O&S.
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/artikel/hoe-groot-is-de-co-2-voetafdruk-van-de-gemeente-amsterdam

[16] CBS, bewerking O&S.
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/de-staat-van-de-stad-amsterdam-xiii-2024-2025

[17] Luchtmeetnet (2024).
Peildatum: 2024
Opgehaald van https://data.rivm.nl/data/luchtmeetnet/Vastgesteld-jaar/2024/

[18] GGD Amsterdam. Jaarrapport luchtkwaliteit Amsterdam 2023.
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/115847/jaarrapport-luchtkwaliteit-amsterdam-2023

[19] GGD Amsterdam (2024). Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen.
Peildatum: 2024
Opgehaald van https://ggdgezondheidinbeeld.nl/viewer?workspace_guid=5f336ff7-d726-4290-b5d3-4b80ce7109c3

[20] Gemeente Amsterdam (2025). *30 km/u in de stad.*
Peildatum: 2025
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/124453/onderzoeksrapport-30-km-u-in-de-stad

[21] Gemeente Amsterdam (z.d.). 30 km/u in de stad [Dataset].
Opgehaald van https://maps.amsterdam.nl/30km/

[22] O&S (2023). *Monitor fietstevredenheid 2023.*
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/monitor-fietstevredenheid-2023

[23] Gemeente Amsterdam (2025). *Monitor Verkeersveiligheid, 30km/u, Voetganger en Fiets 2024.*
Peildatum: 2024
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/124071/monitor-verkeersveiligheid-30km-u-voetganger-en-fiets-2024

[24] Gezondheidsraad. Beweegrichtlijnen 2017. Den Haag: Gezondheidsraad, 2017; publicatienr. 2017/08.
Opgehaald van https://www.gezondheidsraad.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2017/08/22/beweegrichtlijnen-2017/kernadvies-Beweegrichtlijnen-2017.pdf

[25] NOC*NSF (april 2025). NOC*NSF Sportdeelname Index.
Peildatum: April 2025
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/126178/sportdeelname-index-amsterdam---april-2025

[26] Gemeente Amsterdam (2024). *Vijf jaar herbestemmen parkeerplaatsen.*
Peildatum: 2025
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/115496/vijf-jaar-herbestemmen-parkeerplaatsen

[27] Gemeente Amsterdam (2025). *Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2024*.
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://openresearch.amsterdam/nl/page/122945/amsterdamse-thermometer-bereikbaarheid-2024

[28] O&S (2026). Monitor Groen 2025.
Peildatum: 2025
Opgehaald van

[29] O&S (2024). Monitor Voedsel.
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/monitor-voedsel-2024

[30] O&S (2024). Amsterdamse Burgermonitor 2023.
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/amsterdamse-burgermonitor-2023

[31] Team Zelfbouw [Interne dataset].
Peildatum: 2025

[32] Gemeente Amsterdam – Grond en ontwikkeling.
Peildatum: 2025
Opgehaald van https://maps.amsterdam.nl/zelfbouwkavels/

[33] CBS, bewerking O&S (2023).
Peildatum: 2023
Opgehaald van https://onderzoek.amsterdam.nl/dataset/basisbestand-gebieden-amsterdam-bbga



Onderzoek en Statistiek

Postbus 658
1000 AR Amsterdam

onderzoek.amsterdam.nl