



**Gemeente
Amsterdam**



Visie Openbare Ruimte 2025

De huiskamer van álle Amsterdammers

**Richtlijnen voor ontwikkeling en beheer van
de Amsterdamse openbare ruimte**



**Gemeente
Amsterdam**

Vastgesteld door de gemeenteraad
van Amsterdam op 8 juni 2017

Visie Openbare Ruimte 2025

**De huiskamer van
álle Amsterdammers**





De huiskamer in historisch perspectief

Toen – Nu – Straks

In deze visie worden ambities voor de Amsterdamse openbare ruimte van 2025 geformuleerd. Om uitspraken te doen over de toekomst moeten we het verleden van de Amsterdamse openbare ruimte kennen.

De inrichting en het gebruik van onze huiskamer is door de jaren heen sterk veranderd. De beelden op de volgende pagina's laten opmerkelijke veranderingen zien tussen Toen en Nu. De beelden geven ook inzicht in de opgave voor de toekomst. De stad groeit harder dan ooit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Nu is het moment om te formuleren hoe de openbare ruimte er Straks, in 2025, uit moet zien en hoe we daaraan de komende jaren gaan werken.



Het gebruik van de openbare ruimte verandert

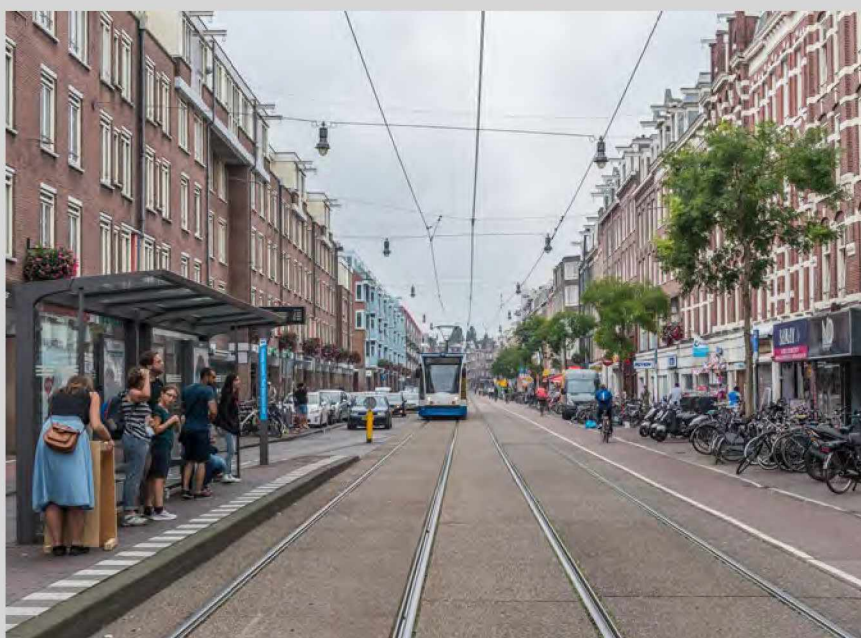
foto: Stadsarchief Amsterdam



Toen was het straatbeeld overzichtelijk en ruimtelijk.

De straat was over de hele breedte het gedeelde domein van voetgangers en het rijdend verkeer. Er waren nog niet zoveel fietsers en nauwelijks auto's. De snelheid van het wegverkeer lag laag en er was geen noodzaak tot het scheiden van verschillende gebruikers.

Kinkerstraat, 1907



Nu zijn veel straten in Amsterdam opgedeeld in stroken

voor verschillende gebruikers en nemen geparkeerde auto's en fietsen veel ruimte in. Tramhaltes, paaltjes en andere objecten versterken het gevoel van drukte. Voor de voetganger resteert in veel drukke straten slechts een smalle strook.

Kinkerstraat, 2016

Straks is de openbare ruimte ingericht op huidig en toekomstig gebruik

Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte aan de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige generaties. Vooral in drukke straten en centrumgebieden is meer ruimte nodig voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dat betekent voor de komende jaren:

- Bij het verdelen van de schaarse ruimte krijgen verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit.
- De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk. Dat betekent eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels en barrières.
- De gemeente is terughoudend met (het plaatsen van) vaststaande objecten in de openbare ruimte, zoals afvalcontainers, kiosken, telecommunicatiekastjes, licht- en trammasten, bankjes etc.
- De openbare ruimte is comfortabel en veilig toegankelijk voor iedereen.
- De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht.
- De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen.

De druk op de openbare ruimte groeit

foto: Stadsarchief Amsterdam



Toen werden stadsparken vooral gebruikt voor rust en natuurbeleving. Je ging er naartoe om aan de drukte en hectiek van de stad te kunnen ontsnappen.

Vondelpark, 1954



Nu worden stadsparken meer divers en intensief gebruikt als plek om met vrienden af te spreken, te sporten, te spelen en naar een evenement te gaan. Het aantal bezoekers en inwoners groeit enorm en daarmee de druk op de groene openbare ruimte.

Vondelpark, 2016

Straks ondersteunt de openbare ruimte de dynamiek van de stad

Deze ambitie gaat over de groei van de stad door het bouwen van minimaal 5.000 woningen per jaar, de gevolgen daarvan voor de openbare ruimte in de gehele stad en het spreiden van de drukte. In nieuwe gemengde stadsbuurten zetten we in op levendige stadsstraten, stadspaleizen en parken, zodat bewoners voorzieningen als winkels, horeca, en maatschappelijke voorzieningen in de directe woonomgeving aantreffen. Dat betekent voor de komende jaren:

- In en rondom nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd.
- Bomen zijn gezond. Denk aan voldoende groeiruimte voor gezonde en levensvatbare bomen.
- Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik.
- Op meer plekken in de stad is het water toegankelijk en beleefbaar.
- Semi-openbare ruimtes in de stad, zoals volkstuinparken en sportparken, zijn toegankelijker en hebben een brede functie.
- We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor levendigheid of rust. In stadsstraten en winkelgebieden is veel ruimte voor ondernemers om te kunnen profiteren van de economische potentie van de stad. Woonstraten behouden zoveel mogelijk hun rustige karakter.

De noodzaak en het besef van een duurzame openbare ruimte groeit

foto: Stadsarchief Amsterdam



Toen was de inrichting van de openbare ruimte gericht op het faciliteren van de auto.

Klinkers werden vervangen door asfalt en de auto domineerde het straatbeeld.

Plantage Middenlaan, 1970



Nu wordt de openbare steeds duurzamer ingericht en beheerd. Waar het kan kiezen we voor een inrichting met volop ruimte voor straatgroen.

Plantage Middenlaan, 2016

Straks wordt de openbare ruimte overal duurzaam ingericht en beheerd.

Deze ambitie gaat over het bijdragen aan de Amsterdamse duurzaamheidsambities met de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Dit betekent voor de komende jaren:

- Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee en worden mooi oude. De gemeente kiest voor materialen en beplanting die zich hebben bewezen in de Amsterdamse situatie van intensief gebruik, een vochtig klimaat met meer piekbuien en een slappe bodem.
- Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen. Amsterdam levert een wezenlijke bijdrage aan een circulaire economie door voor haar openbare ruimte zoveel mogelijk in te zetten op hernieuwbare en duurzame materialen.
- De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht.
- We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte.
- Bij ontwerpen aan de openbare ruimte worden ondergrondse zaken tijdig meegewogen, zoals ondergronds fiets- of autoparkeren, groeiruimte voor bomen, ondergrondse afvalcontainers en netwerken voor water, riool, gas en elektra, smart grids en glasvezel.

Meer aandacht voor het beheer en onderhoud in de hele stad

foto: Hans van den Bogaard



Toen vertrokken mensen massaal uit de stad.

In de twintig jaar na 1958 kromp de stad met bijna 200.000 inwoners. Op veel plekken in de stad lag de openbare ruimte er slecht bij.

5.1,2,e

1985



Nu groeit, sinds de jaren negentig, de aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De stad maakt een comeback en er komt meer geld beschikbaar voor beheer en onderhoud. Wel zijn de verschillen tussen stadsdelen groot.

5.1,2,e

2016

Straks wordt de openbare ruimte overal op een verzorgd niveau onderhouden en beheerd.

Deze ambitie gaat over een toegankelijke, veilige, mooie en schone openbare ruimte. Het meer intensieve en gevarieerde gebruik vraagt erom. Overal in de stad. Dat betekent voor de komende jaren:

- Inzetten op het wegwerken van achterstallig onderhoud en vanaf dan overal in de stad de openbare ruimte schoon en verzorgd houden.
- De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden, onderhouden en beheerd.
- We beheren ontwikkelings- en gebiedsgericht als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's.
- Bij het schoonhouden, onderhouden en beheren van de openbare ruimte bieden we werk en kansen aan mensen die niet of moeilijk zelfstandig betaald werk vinden.

De rol van bewoners en ondernemers groeit

foto: Wubbo de Jong/MAI



Toen kwamen Amsterdammers, tijdens de Nieuwmarktrellen, massaal in opstand tegen de plannen van de gemeente voor sanering van oude woonbuurten, de aanleg van een metrolijn en een vierbaans autoweg dwars door de stad.

Nieuwmarktbuurt, 1975



Nu werken gemeente en Amsterdammers steeds meer samen. Zo leveren bewoners van de Nieuwmarktbuurt zelf een bijdrage aan de leefbaarheid van de buurt door het onderhouden van een geveltuin of het opruimen van zwerfvuil.

Nieuwmarktbuurt, 2016

Straks is het inrichten en beheren van de openbare ruimte nog meer een gezamenlijke opgave.

Steeds meer Amsterdammers en ondernemers zijn betrokken bij wat er in hun buurt gebeurt en willen meedoen en meebepalen. De gemeente biedt hiervoor ruimte. Met heldere afspraken en een eigen verantwoordelijkheid om de openbare ruimte voor iedereen schoon en prettig te houden. Dat betekent voor de komende jaren:

- Er zijn heldere stedelijke kaders. Deze kaders zijn bindend voor de hele gemeente en geven de randvoorwaarden voor private initiatieven in de openbare ruimte.
- De huiskamer wordt samen ingericht. Co-creatie door of met bewoners en ondernemers wordt actief gefaciliteerd op lokaal niveau.
- De huiskamer wordt samen beheerd. Medebeheer, het onderhouden van delen van de openbare ruimte door bewoners of ondernemers, wordt gefaciliteerd.

Inhoud

Toen – Nu – Straks		5
Inleiding		12
Visie Openbare Ruimte 2025: De huiskamer van álle Amsterdammers		16
Deel I	Openbare ruimte in een groeiende metropool	20
	Opgaven per zone	25
Deel II	Vijf ambities voor stedelijke openbare ruimte	28
Ambitie 1	De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik	29
Ambitie 2	De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad	33
Ambitie 3	De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd	37
Ambitie 4	De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd	40
Ambitie 5	Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave	43
Deel III	Hoe gaan we het aanpakken?	45
1	Bestuurlijke organisatie	45
2	Werken aan de openbare ruimte	46
3	Investeren in de openbare ruimte	46
Bijlage 1	Overzicht ambities en principes	49
Bijlage 2	Kaders voor de openbare ruimte	54
Colofon		

Inleiding

Het belang van openbare ruimte

De Amsterdamse openbare ruimte speelt een hoofdrol in het sociale en economische succes van de stad. Om deze rol goed te kunnen blijven vervullen moeten inrichting en kwaliteit van water, groen, straten en pleinen aansluiten bij de vraag van bewoners, ondernemers en bezoekers, nu én in de toekomst. Het moet goed ontworpen, schoon en veilig zijn. Goede openbare ruimte stimuleert mensen om elkaar te ontmoeten, er te spelen, te sporten en er geld te verdienen.

In deze visie verstaan we onder openbare ruimte:

'Alle stedelijke ruimte binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam, niet zijnde gebouwen'



Een stad is bij uitstek een plek om elkaar te ontmoeten. Gemakkelijk sociale netwerken opdoen kenmerkt het succes van een stad.

Wat is de visie openbare ruimte?

De Visie Openbare Ruimte is een eerste stap in de ambitie om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer en daarmee op het gebruik van de openbare ruimte op het schaalniveau van de hele stad. Met deze visie wordt uitwerking gegeven aan de Structuurvisie Amsterdam 2040: ^{5.1.2,e} en Duurzaam, waarin het integrale ruimtelijk orderingsbeleid van de gemeente Amsterdam staat beschreven. Er is bewust gekozen voor een visie op de middellange termijn (2025), omdat we daarmee goed aansluiten bij de strategie om tot 2025 50.000 woningen te bouwen (verwoord in Koers 2025: Ruimte voor de Stad) en de aanpak om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren (Mobiliteitsaanpak 2025 en Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)). Samen met de ^{5.1.2,e} (2015), de Watervisie (2016) en Ecologische Visie (2012) vormen zij het openbare ruimte

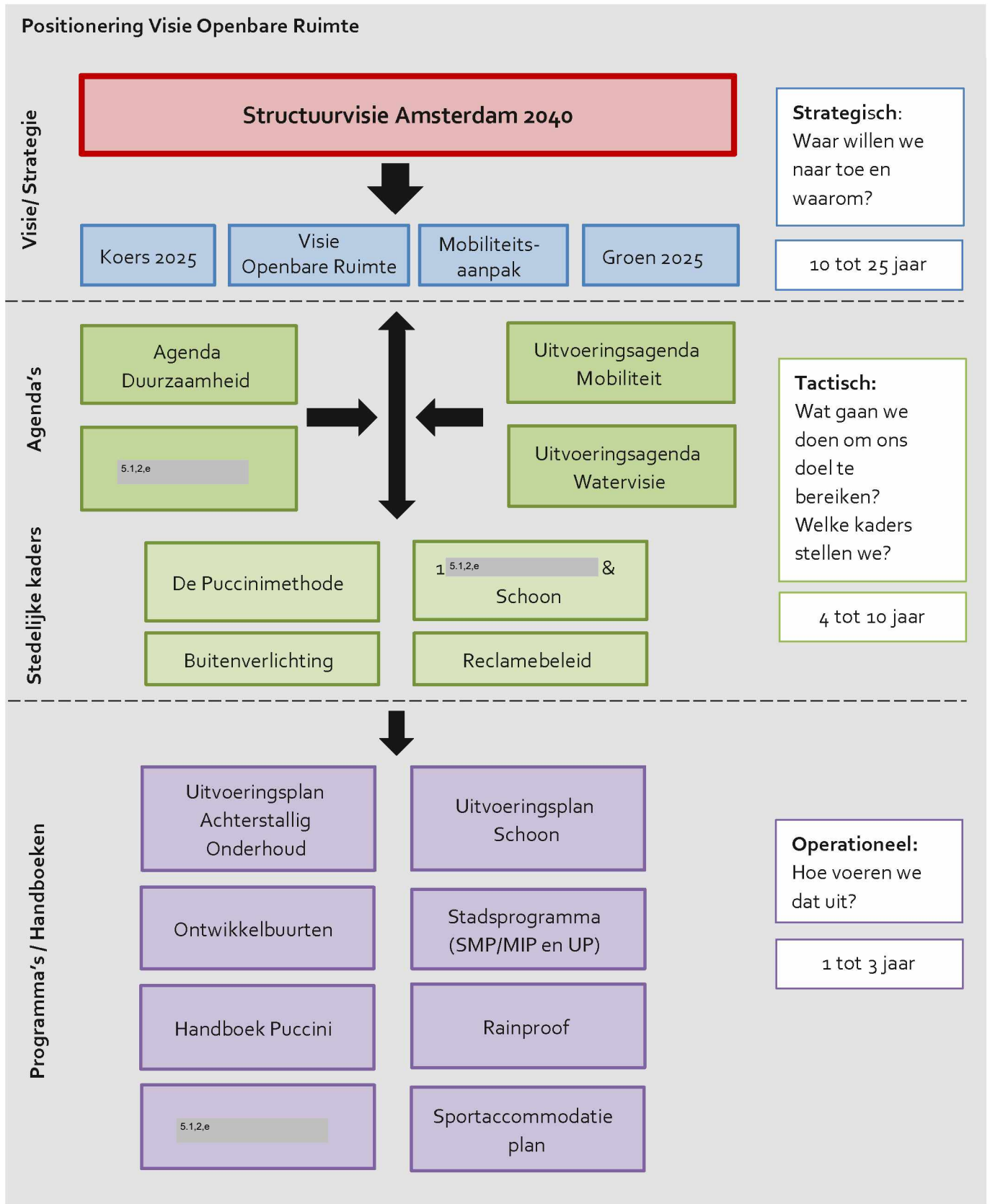
beleid van de gemeente Amsterdam. Zonder hierin compleet te zijn geeft het schema op de volgende pagina een beeld van de positie van de Visie Openbare Ruimte en de relatie met andere beleidsproducten. Zie verder bijlage 2 'Kaders voor de openbare ruimte' voor een compleet overzicht van de raakvlakken van de Visie Openbare Ruimte met ander beleid.

Afbakening

Waar de Mobiliteitsaanpak (2013) en Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) met name ingaan op de verkeersfunctie van openbare ruimte, ligt in deze visie de nadruk op de verblijfsfunctie van openbare ruimte. Onder verblijfsfunctie verstaan we de mate waarin een straat, plein of park gebruikt wordt, of ingericht is, als een ruimte waar je op een aantrekkelijke, comfortabele wijze kan zijn. De openbare ruimte als ontmoetingsplaats voor bewoners en bezoekers, waar in parken wordt gesport, gewerkt en geluierd en op terrassen wordt genoten van een drankje en waar op straat wordt gespeeld en een praatje wordt gemaakt. In de openbare ruimte moet gelegenheid voor dit gebruik worden geboden, met aandacht voor zowel jong als oud. We erkennen dat juist de wisselwerking tussen openbare ruimte en de aanliggende (bebouwde) functies bepalend is voor het publieke leven in de stad. Een grote variatie aan wonen en publieke voorzieningen op de begane grond (in de plint) draagt bij aan het sociaal en economisch functioneren van de openbare ruimte en andersom. Waar relevant zullen we dit in deze visie betrekken, met name in de stadsstraten.

Doorwerking

De uitwerking en concrete toepassing van de Visie Openbare Ruimte vindt plaats in projecten en stedelijke uitvoeringsprogramma's. De ambities en principes zoals verwoord in deze visie worden expliciet betrokken en toegelicht bij principe- en investeringsbesluiten van stedelijke projecten, bij Nota's van Uitgangspunten van herprofileringen van wegen en bij ontwerpprocessen. Ook bij investeringsafwegingen, zoals het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) of grondexploitaties, worden de ambities en principes uit deze visie expliciet meegewogen en gemotiveerd toegelicht. Ten slotte geeft de Visie Openbare Ruimte richting aan op te stellen stadsbrede kaders en handboeken zoals de Puccini's en 1 ^{5.1.2,e} & Schoon (zie ook bijlage 2 Kaders voor de openbare ruimte).



Schematische weergave van de positionering van de Visie Openbare Ruimte ten opzichte van andere beleidsproducten voor de openbare ruimte (schema is niet volledig).

Daarbij bepaalt de Visie Openbare Ruimte op hoofdlijnen de ambitie voor de middellange termijn en het waarom van de gekozen richting.

Waarom een visie openbare ruimte?

Er zijn vijf aanleidingen om nú met een visie openbare ruimte te komen.

Amsterdam één stad

Met het 5.1,2,e 'Amsterdam is van iedereen' kiest dit college voor een ongedeelde, gemengde stad. Alle inwoners verdienen een openbare ruimte die mooi, schoon, heel en veilig is en die uitnodigt tot ontmoeting en bedrijvigheid. In een hernieuwing van het

coalitieakkoord 'Amsterdam blijft van iedereen' wordt de komende twee jaar 40 miljoen extra uitgetrokken voor een duurzame opknabbeurt van de openbare ruimte, met name in de 20e eeuwse wijken buiten de ring en boven het IJ. Daarmee wordt een eerste stap gezet met het óveral in de stad op verzorgd niveau brengen van de openbare ruimte. Ook daarna zal er geïnvesteerd moeten worden in het op verzorgd niveau brengen én houden van de openbare ruimte. Ook wordt sterk ingezet op het vergroenen van de openbare ruimte en het creëren van een openbare ruimte die uitdaagt om te bewegen. Maar daarmee zijn we er niet. Amsterdam maakt een periode van grote veranderingen door en dat voelen we dagelijks in de straten, pleinen en parken waar we ons als Amsterdammers in begeven.

Veranderd gebruik van de openbare ruimte

Parallel aan de verandering van de stedelijke economie hebben we het gebruik van de openbare ruimte de afgelopen decennia enorm zien veranderen. We zijn veel vaker buitenshuis te vinden: we spreken met vrienden af op het terras, gaan hardlopen in het park, fietsen naar ons werk of zoeken verkoeling op één van de stadsstranden. Het publieke leven in Amsterdam bloeit meer dan ooit! Op veel plekken in de stad sluit de inrichting van de openbare ruimte nog niet aan bij dit diverse en intensievere gebruik. De fietser krijgt niet de ruimte die het op grond van de stijgende aantallen mag verwachten. Op drukke momenten is het letterlijk filerijden. Ook voor het groeiende aantal voetgangers is het in drukke winkelstraten lastig manoeuvreren langs geparkeerde fietsen, winkeluitstallingen en terrassen. En in veel woonbuurten wordt spelen op de stoep of de straat bemoeilijkt door allerlei claims op de openbare ruimte, waaronder geparkeerde auto's en fietsen.

Het openbaar vervoer is fijnmazig maar traag. Voor toeristen misschien acceptabel, maar voor bewoners zijn hoogfrequente en snelle verbindingen van groot belang. Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt het metronetwerk samen met de trein de ruggengraat van het OV-systeem. Tragere en vooral dubbele tramlijnen worden overbodig of moeten de ruimte gaan delen met de auto. Samen met de afname van het autogebruik biedt dit kansen om meer prioriteit te geven aan verblijven en aan doorstroming van het verkeer in de stad. We staan voor een grote uitdaging om de openbare ruimte geleidelijk aan te passen aan huidig én toekomstig gebruik.



Voorzieningen, zoals detailhandel en horeca, clusteren zich langs de belangrijkste, vaak doorgaande, routes. In Amsterdam worden deze hoofdroutes met veel voorzieningen 'stadsstraten' genoemd. Een stadsstraat kenmerkt zich ook door de stapeling van gebruikers. De Kinkerstraat is er een goed voorbeeld van. Hier zie je winkels, terrassen, woningen, voetgangers, fietsers, trams en auto's.

(Foto: 5.1,2,e)



De fietser krijgt niet de ruimte die het op grond van de stijgende aantallen mag verwachten. Op drukke momenten is het letterlijk filerijden voor fietsers. (Foto: 5.1,2,e)

Anticiperen op drukte

Veranderd gebruik is niet de enige verklaring voor de toenemende druk op de openbare ruimte. We leven in een populaire wereldstad en maken een periode van versnelde demografische en economische groei door. Het aantal inwoners groeit met tienduizend per jaar. De gemeente heeft de ambitie om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Maar ook bezoekers en bedrijven uit binnen- en buitenland weten Amsterdam te vinden. En dat is het meest te merken in centrumgebieden, in stadsstraten, parken en pleinen, waar het op gezette tijden flink drukker is geworden. De groei van de stad zal voorlopig doorzetten. We zetten geen hek om de stad, wel zullen we ons inzetten om de openbare ruimte zo in te richten dat deze rustig en logisch aanvoelt, waar iedereen zich goed doorheen kan bewegen en waar drukte minder snel tot ergernissen leidt. We zullen onze nieuwe én bestaande openbare ruimte slim moeten inrichten en beheren, zodat divers en intensief gebruik beter mogelijk wordt. Hiermee draagt deze visie bij aan de doelstellingen van stad in balans.

Het moet duurzamer

Goed functionerende openbare ruimte is duurzaam en veerkrachtig, ook in tijden van grote maatschappelijke en economische veranderingen. Als een straat of plein vóór het einde van haar levensduur opnieuw wordt ingericht, is dat niet duurzaam. Als een straat of plein flexibel is te gebruiken, de gebruikte materialen degelijk zijn en een tijdloze uitstraling hebben, dan is dat wel duurzaam. Dat is openbare ruimte die lang mee kan. Een leefbare en duurzame stad zorgt er bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte bovendien voor dat dit zo energiezuinig, plant- en diervriendelijk, regen- en hittebestendig mogelijk gebeurt en dat er zuinig met grondstoffen wordt omgegaan.

We moeten nog beter samenwerken

In deze tijd van verhoogde stedelijke dynamiek verandert ook de wijze waarop gemeente en samenleving (Amsterdammers en ondernemers) samen aan de stad werken, waarbij meer ruimte is voor initiatief van Amsterdammers en ondernemers. Sinds 2014 heeft Amsterdam een gewijzigd bestuurlijk stelsel, waarbij de centrale stad zorgt voor de algemene kaders, samenhang en structuur en de stadsdelen in de uitvoering zijn versterkt. Ten aanzien van inrichting en beheer van de openbare ruimte liggen er kansen



Er is op veel plekken onvoldoende ruimte voor én auto- en fietsparkeeren op straat én een vrije trambaan én een vrij liggend fietspad én ondergronds afvalcontainers én bomen én gezellige terrassen en winkeluitstallingen. Door het stapelen van inrichtingseisen staan de veiligheid, toegankelijkheid en verblijfskwaliteit in met name drukke stadsstraten onder druk. Smalle trottoirs met teveel objecten versterken het gevoel van onaangename drukte en ongemak. De inzet is de openbare ruimte op een manier in te richten waarop deze rustig en logisch aanvoelt, waar iedereen zich goed doorheen kan bewegen en waar drukte minder snel tot ergernissen leidt. Dat vraagt om heldere keuzes.



We zien een terugtrekkende overheid die over minder financiële middelen beschikt en een groeiende overtuiging heeft dat burgers, organisaties en bedrijfsleven samen met de overheid verantwoordelijk zijn. In Amsterdam is er ruimte voor initiatieven van bewoners, die kenners zijn van hun eigen buurt. Wel moeten hierover afspraken worden gemaakt.

om te komen tot één beleid en meer uniforme werkwijze. Dat kan bijvoorbeeld door het invoeren van assetmanagement voor alle beheer en onderhoud in de stad. Maar ook door het maken van stadsbrede kaders, waar voorheen elk stadsdeel een eigen beleid voerde. Denk aan beleid voor buitenreclame of evenementenbeleid.

Visie Openbare Ruimte 2025

De huiskamer van alle Amsterdammers

Deze visie gaat over mensen en over de straten, parken en pleinen waar zij elkaar ontmoeten, praten, werken, eten, drinken of zich simpelweg doorheen bewegen. Het is de openbare buitenruimte in Amsterdam waar het stedelijk leven plaatsvindt en bloeit, overdag, 's avonds en 's nachts. Het moet een plek zijn die met liefde is ingericht en prettig en veilig aanvoelt. Waar Amsterdammers graag willen zijn, en trots op zijn. En waar we graag onze bezoekers uit binnen- en buitenland ontvangen. Iedereen moet zich in Amsterdam thuis kunnen voelen: de openbare ruimte moet de huiskamer zijn van alle Amsterdammers!

Hoe ziet die huiskamer er in 2025 uit en hoe gaan we ermee om? In 2025 heeft Amsterdam zich internationaal bewezen als een leefbare, sociale, duurzame en economisch krachtige stad, door samen met burgers, ontwikkelaars, bedrijven, corporaties en verenigingen te werken aan openbare ruimte die mooi, schoon, heel, veilig, toegankelijk en gezond is. Dat is in het kort de ambitie van dit gemeentebestuur.

De basis is op orde

Voor alle openbare ruimte in de stad geldt dat die in 2025 met veel oog voor detail, vakmanschap en met respect voor stedenbouwkundige structuren en cultuurhistorie is ingericht en wordt beheerd. We hebben ervoor gezorgd dat de openbare ruimte er overal in de stad, van

grachtengordel tot Geuzenveld, verzorgd uitziet. Achterstalligheid is weggewerkt, waardoor de basis is gelegd voor goed te onderhouden, toegankelijke en veilige openbare ruimte. We beheren de openbare ruimte overal volgens dezelfde werkwijze. In alle buurten van de stad is hoogwaardig buurtgroen voor een prettig en gezond leefklimaat. De inrichting van de openbare ruimte nodigt kinderen, volwassenen en ouderen uit om elkaar te ontmoeten, om er te sporten en te bewegen. Bewoners waarderen de openbare ruimte in hun eigen buurt met een dikke voldoende.

De stad is nog mooier geworden

Amsterdam is een stad van straten, van water en van bomen. Door aan te sluiten bij deze en



Het Mercatorplein is door zijn bijzondere inrichting – met natuursteenbestrating, fontein en terrassen – een visitekaartje voor de stad.



Het park langs de noordelijke IJ-oever, als onderdeel van gebiedsontwikkeling, is nieuwe openbare ruimte waar alle Amsterdammers van profiteren. (Foto: 5.1.2,e)

andere unieke kwaliteiten van Amsterdam is de stad nog mooier en herkenbaarder geworden. Bij het inrichten en beheren van de hoofdstructuren van de stad, zoals de 5.1.2,e de grachten, 19e eeuwse parken, stadsstraten en andere 'lange lijnen' in de stad is door een rustige inrichting, materiaalgebruik en meubilair geprobeerd om eenheid en continuïteit uit te stralen. Langs de belangrijkste straten en waterstructuren in de stad staan mooie bomen die tegen een stootje kunnen en zich kunnen verheugen op een gezond leven. De inrichting en het profiel van stadsstraten passen bij de aanwezige voorzieningen, het gebruik en de ruimte die er is. De bijzondere plekken in de stad waar veel mensen komen, zoals de Dam, de 5.1.2,e Cuyp, Plein '40-45 of het Mercatorplein zijn door een bijzondere inrichting echte visitekaartjes. De stad is verder verrijkt met kunstwerken die voor iedereen zichtbaar zijn op straten, in parken en op pleinen.

Er is openbare ruimte bijgekomen

De komst van meer inwoners, werkers, toeristen en bezoekers stelt ons voor de opgave om goede openbare ruimte aan de stad toe te voegen. In 2025 hebben we 50.000 woningen gebouwd, grotendeels binnen bestaand stedelijk gebied. Bij de ontwikkeling is het maken van goede openbare ruimte het uitgangspunt geweest en niet het sluitstuk. De stad is verrijkt

met nieuwe stadspaleizen, stadstraten en parken, sportplekken en postzegelparken, die op diverse en intensieve wijze gebruikt worden. Ook openbare ruimten buiten de projectgrenzen, hebben geprofiteerd van de ontwikkelingen in de buurt. Dat geldt bijvoorbeeld voor de openbare ruimte langs de Noordelijke IJ-oever en het Rembrandtpark. Deze plekken hebben een opknopbeurt en nieuwe gebruiksmogelijkheden gekregen om het intensievere gebruik te kunnen dragen. Een aantal stadsstraten zoals de 5.1.2,e of de Beethovenstraat hebben hun recreatieve en winkelfunctie versterkt en zijn parallel aan stedelijke ontwikkelingen verder 'uitgerold'. Voorheen semi-openbare plekken, zoals sportparken, volkstuintuinen en schoolwerktuinen zijn veel zichtbaarder openbaar geworden en hebben een brede functie gekregen voor buurtbewoners en bezoekers. Door het verlevendigen van stadsstraten, parken en pleinen buiten het centrum is de druk op de openbare ruimte beter verspreid over de stad. Het huidige centrum is groter geworden en er zijn nieuwe centra in de stad bijgekomen.

De openbare ruimte sluit beter aan bij het veranderde gebruik

Nergens in ons land wordt er in 2025 meer buiten geleefd dan in Amsterdam. De ruim 900.000 inwoners van de stad zijn naar verwachting steeds vaker in de publieke ruimte te vinden.



Waar herinrichtingen plaatsvinden is de openbare ruimte rustig en overzichtelijk ingericht met zo min mogelijk obstakels en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Zoals hier bij het nieuwe ontwerp voor de Eerste Oosterparkstraat, waar de automobilist te gast is.

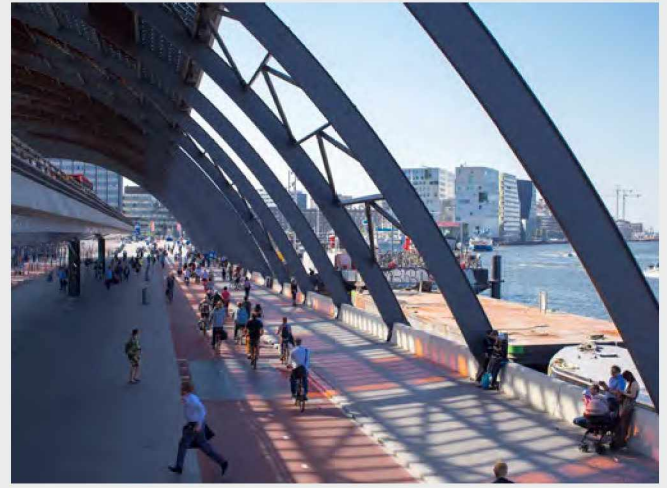
Velen van hen wonen niet groot en houden er een uithuizige leefstijl op na. Voor hun actieve sociale en culturele leven zijn ze aangewezen op de parken, pleinen en voorzieningen in de stad. Samen met het groeiend aantal bezoekers uit binnen- en buitenland betekent dit dat het niet rustiger is geworden in de centrumgebieden van de stad. Toch voelt het minder druk. Het aantal geparkeerde auto's op straat is minder geworden door ondergronds parkeren en slimme autodeelconcepten. Bestaande parkeergarages worden beter benut en nieuwe garages zijn in gebruik genomen. Een deel van de parkeerplaatsen heeft plaats gemaakt voor de voetganger, voor verblijf en voor de fietser. Waar herinrichtingen hebben plaatsgevonden is de openbare ruimte rustig en overzichtelijk ingericht met zo min mogelijk obstakels. De toegankelijkheid van de openbare ruimte is voor diverse leeftijdsgroepen en voor mensen met beperkingen verbeterd. Een deel van de geparkeerde fietsen in centrumgebieden hebben in pandig of ondergronds een plek gevonden. Fietsvoorzieningen in openbare ruimte worden goed benut en worden niet bezet gehouden door wrakken of verlaten fietsen. De centrumgebieden van de stad zijn het domein geworden van voetgangers en fietsers. Op en rondom locaties waarvan we weten dat het veel drukker gaat worden met voetgangers, zoals stationspleinen en haltes van de Noord/Zuidlijn, hebben we de openbare ruimte aangepakt. Voorheen afgesloten privétuinen, schoolpleinen of (groene) daken zijn belangrijke rustpunten geworden in een drukker wordende stad.

We werken continu aan duurzame openbare ruimte

Bij alles wat we doen in de openbare ruimte hebben we duurzaamheid en leefkwaliteit hoog in het vaandel. Bij keuzes over inrichting, materialisering, verlichting, beplanting en beheer gaan we voor robuust, energiezuinig, hernieuwbaar, plant- en diervriendelijk, regen- en hittebestendig. Vanuit het duurzaamheidsprincipe worden geen straten of pleinen overhoop gegooid als deze nog niet aan het einde van hun levensduur zijn. Als door slijtage of veranderd gebruik herinrichting onvermijdelijk is geworden dan wordt gekozen voor een flexibele of 'adaptieve' inrichting. Veranderd gebruik hoeft dan niet meteen te leiden tot ruimtegebrek of veiligheidsproblemen en de roep om een nieuwe inrichting. Door het stimuleren van technologische toepassingen en het gebruik van digitale data gaan we ook steeds slimmer en efficiënter met de beschikbare openbare ruimte om.

De bereikbaarheid is verbeterd

Het is makkelijker om je op een ontspannen en comfortabele manier door de stad te verplaatsen. Op drukke routes in de stad heeft de fietser veel meer ruimte gekregen, waardoor het fietsverkeer prima doorstroomt. ^{5.1,2,e} / Zuidlijn is de metro nog meer de ruggengraat van het lokale en regionale openbaar vervoernetwerk geworden. De Noord/Zuidlijn zorgt niet alleen voor een belangrijke en snelle nieuwe verbinding in de stad, het biedt ook kansen om de rest van het (bovengrondse) netwerk te optimaliseren. Op parallelle routes zijn minder frequente tramlijnen, terwijl andere lijnen juist sneller en betrouwbaarder zijn geworden. Directe fietsrou-



Door aan de IJzijde van het Centraal Station een tweede hoofdingang te maken zijn er nieuwe gebruiksmogelijkheden bijgekomen. Het gebied rondom het station is daardoor groter en levendiger geworden. Dankzij de 5.1.2,e is het autoverkeer uit het straatbeeld verdwenen en is de IJzijde van het station nu het domein van fietsers, voetgangers en verblijvers. (Foto's: 5.1.2,e)

tes en snelle tramlijnen naar OV-knooppunten zorgen voor de aanvoer op het regionale en landelijke netwerk.

De prioriteit in het centrumgebied ligt bij het bieden van voldoende en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor voetgangers, fietsers en kleine, schone voertuigen. Voor autoverkeer in het stadshart geldt: wie er moet zijn, kan er komen. Wie er niet hoeft te zijn (doorgaand verkeer), rijdt een andere route die ingericht is op een goede doorstroming voor het autoverkeer.

In bepaalde drukke gebieden is het delen van de ruimte noodzakelijk. De verschillende gebruikers, automobilisten, voetgangers, fietsers en trams passen zich onderling aan. De snelheid wordt hier op aangepast, zodat opstoppingen en verkeersveiligheid zijn gewaarborgd. Een aantal stadsstraten heeft een facelift gekregen. Bij het herinrichten van drukke en krappe stadsstraten zijn stevige keuzes gemaakt, waarbij winkelend publiek, voetgangers en fietsers, de ruimte hebben gekregen. De stadsstraat is eenvoudig ingericht, met een minimum aan obstakels zoals uitstallingen, kiosken of reclamezuilen. De automobilist is in de meeste stadsstraten te gast, maar in een aantal nader te bepalen stadsstraten krijgt de auto ten behoeve van de doorstroming juist de ruimte. In krappe stadsstraten is er minder of geen plek voor parkeren. Alleen voor bevoorrading of laden en lossen is er ruimte.

Er wordt beter samengewerkt

De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid in het scheppen van de voorwaarden die nodig

zijn voor een schone, hele en veilige openbare ruimte. Er staan voldoende afvalbakken, er zitten geen gaten in de weg en het groen wordt regelmatig onderhouden. De taakverdeling tussen stad en bestuurscommissies is helder. Bestuurscommissies zijn verantwoordelijk voor het inrichten en onderhouden van de openbare ruimte. Zij doen dit binnen de vastgestelde stedelijke kaders. Ontwerpers, gebruikers en beheerders van de boven- én ondergrond zijn bij het aanpakken van de openbare ruimte vanaf het begin betrokken, zodat het resultaat ook echt goed te beheren is en gebruikt kan worden waarvoor hij bedoeld is. Richting burgers en ondernemers zijn we heel helder over de grenzen aan, en de kosten voor, het gebruik van de openbare ruimte en treden daadkrachtig op bij signalen over privatisering of onveiligheid. Het is ook voor iedereen duidelijk dat de verantwoordelijkheid voor een mooie, schone en veilige openbare ruimte een gedeelde verantwoordelijkheid is. De informele sfeer van het Amsterdamse buitenleven heeft niet geleid tot buitensporig veel overlast. We juichen initiatieven toe van burgers, ondernemers en verenigingen om de openbare ruimte mee in te richten of te beheren en maken daar duidelijke afspraken over. Waar het kan zijn beperkende regels geschrapt.

Deel I

Openbare ruimte in een groeiende metropool

Amsterdam ontwikkelt zich tot hét centrum van een economisch succesvolle en duurzame metropool. Deze ambitie uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 is allesbehalve een loze kreet. De ontwikkelingsrichting van Amsterdam wordt gestaafd door data: demografische kerncijfers, mobiliteitscijfers, bezoekersaantallen, woningwaarden, bedrijfsvestigingen. Allemaal wijzen ze op één hoofdtrend: Amsterdam verstedelijkt. Na decennia waarin mensen, bedrijven en activiteiten zich meer op de bredere metropoolregio oriënteerden, concentreren groei van bevolking, economie en activiteiten zich de laatste jaren juist steeds sterker in Amsterdam zelf. Dit gaat gepaard met een heropleving van het publieke leven en daarmee van de openbare ruimte.

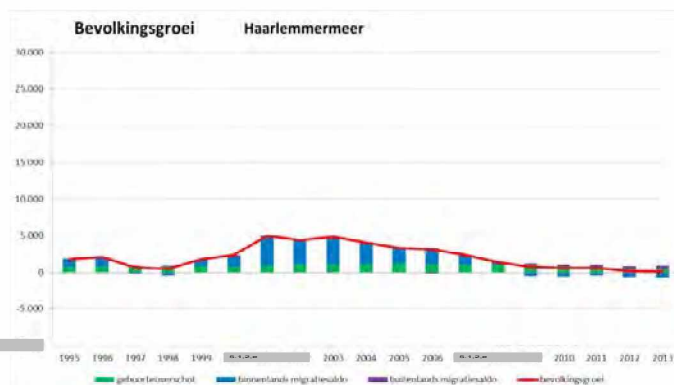
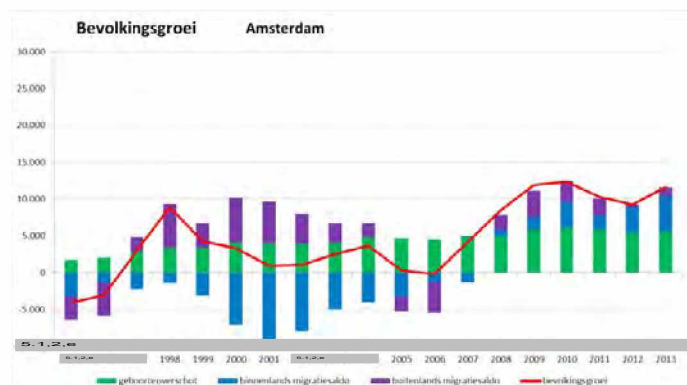
Verstedelijking

Sinds halverwege de jaren 90 is een einde gekomen aan een halve eeuw demografische en economische verschraling van grote steden. De leegloop waarmee ook Amsterdam vanaf de jaren 50 te maken had, slaat de laatste jaren om in een hernieuwde verstedelijking: de groei van inwoners en arbeidsplaatsen concentreert zich steeds sterker in het centrum van de metropoolregio: in Amsterdam. De stad groeit dan ook in alle opzichten boven verwachting. Deze verstedelijkingstrend leidt in Amsterdam tot een

stijgende vraag naar woon- en werkruimten en een hoge druk op de openbare ruimte en op publieke voorzieningen.

Om aan de vraag naar stedelijk wonen, werken en recreëren tegemoet te komen bouwt Amsterdam tot 2025 minimaal 5000 woningen per jaar, hoofdzakelijk in stadsbuurten waar plek is voor wonen, werken en ontspannen in hoge dichtheden. In Koers 2025 (2016) is deze woningbouwambitie omschreven als een grotendeels kwalitatieve opgave: stad maken door in

Bevolkingsgroei Amsterdam en Haarlemmermeer



te zetten op levendige stadsstraten en -pleinen, aantrekkelijke stadsparken en een klimaatbestendige, groene inrichting. In de bestaande stad leidt de groei ook tot hogere druk. Omdat de bevolkingssamenstelling hier verandert en omdat de inwoners van de nieuwe stadsbuurten ook van de bestaande stad gebruik zullen maken om er te werken en te ontspannen.

De druk bovengronds kent ook een ondergrondse tegenhanger. Nieuwe netwerken zoals smart grids en glasvezel vragen om ruimte in de ondergrond. Daar komen de bijbehoren bovengrondse traforuimtes en nutskasten nog bij. De wensen en eisen van kabelaars en beheerders van netwerken voor water, riool, gas en elektra zijn vaak lastig te verenigen met meer groei-ruimte voor bomen en het ondergronds brengen van afvalcontainers.

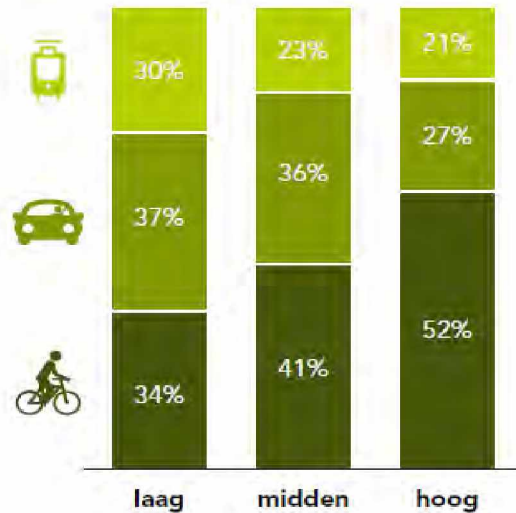
Veranderende economie

Aan de hernieuwde verstedelijking ligt een ingrijpende structuurverandering van de ontwikkelde economieën ten grondslag: de omslag van industriële productie en routinematige dienstverlening naar specialistische dienstverlening en hoogwaardige kennisproductie. Maar ook van een economie die ruimte vaak extensief gebruikte en afhankelijk was van optimale bereikbaarheid naar een economie die draait op voortdurende innovatie en gebaseerd is op het uitwisseling van ideeën en kennis. Deze specialistische kenniseconomie is sterk stedelijk georiënteerd, net als de mensen die erin werkzaam zijn. Uitwisseling tussen mensen is vaak onvoorspelbaar en spontaan. Het vindt voor een aanzienlijk deel plaats in de openbare ruimte en publieke plekken, zoals restaurants, cafés en bibliotheken. Deze plekken blijken hiervoor zelfs onmisbaar. Vandaar dat ook de economie van de metropoolregio verstedelijkt. Deels omdat steeds meer kenniswerkers als zelfstandige werkzaam zijn en zij zich bij voorkeur in de centrale delen van de stad vestigen. Deels ook omdat het stadscentrum voor bedrijven in zich snel ontwikkelende sectoren als de ICT een aantrekkelijke vestigingsplaats is geworden.

Voor economie en samenleving is daarmee naast bereikbaarheid de factor nabijheid steeds belangrijker. Nabijheid tot andere mensen, bedrijven en voorzieningen. Dat gegeven leidt tot een concentratie van mensen en activiteiten op aantrekkelijke plekken. De ontwikkeling van de techniek, met name de informatietechnologie, versterkt dit nog eens. Immers, als je overal

kan werken en ontmoeten, doe je dat op plekken die leuk, inspirerend en mooi zijn. Tegelijk schept diezelfde informatierevolutie nieuwe ruimte in de stad.

Modal split Amsterdam (2013) naar opleidingsniveau



Veranderende mobiliteit

De opkomst van de deeleconomie maakt een efficiënter gebruik van de stad mogelijk. Woningen, kantoorruimtes en auto's worden intensiever en op nieuwe manieren gebruikt. Traditionele werkritmes vervagen omdat je altijd en overal kan werken. Arbeid en vrije tijd vervloeien. Ook in tijd. Van een dagelijks terugkerende massale trek van woning naar werkplek en omgekeerd zien we het ontstaan van een kriskraspatroon over kortere afstand, gedurende de hele dag.

De belangrijkste verkeerstrend van de afgelopen decennia houdt hier duidelijk verband mee: de snelle opkomst van de fiets als hét stedelijke vervoermiddel bij uitstek. Nu komen daar voor de auto allerlei schone en slimme deelconcepten bij, die op termijn een andere omgang met bijvoorbeeld parkeren mogelijk maken. De snelle groei van het aantal fietsers en voetgangers houdt verband met de veranderende bevolkingssamenstelling, net als de lage groei van het autobezit in de stad. Onder jongeren is zelfs een afnemende trend zichtbaar van het autobezit. De relatief jonge hoogopgeleide binnenstadsbewoners fietsen veel meer dan gemiddeld. In het centrum is een stadsmilieu ontstaan waarbij de afstand tussen woning, werk en voorzieningen relatief kort is. De inzet op een autoluwe inrichting en het parkeerbeleid ontmoedigen het gebruik van de auto, terwijl de fiets juist op maat gesneden is voor dit type stad.

Intensiever en gevarieerder

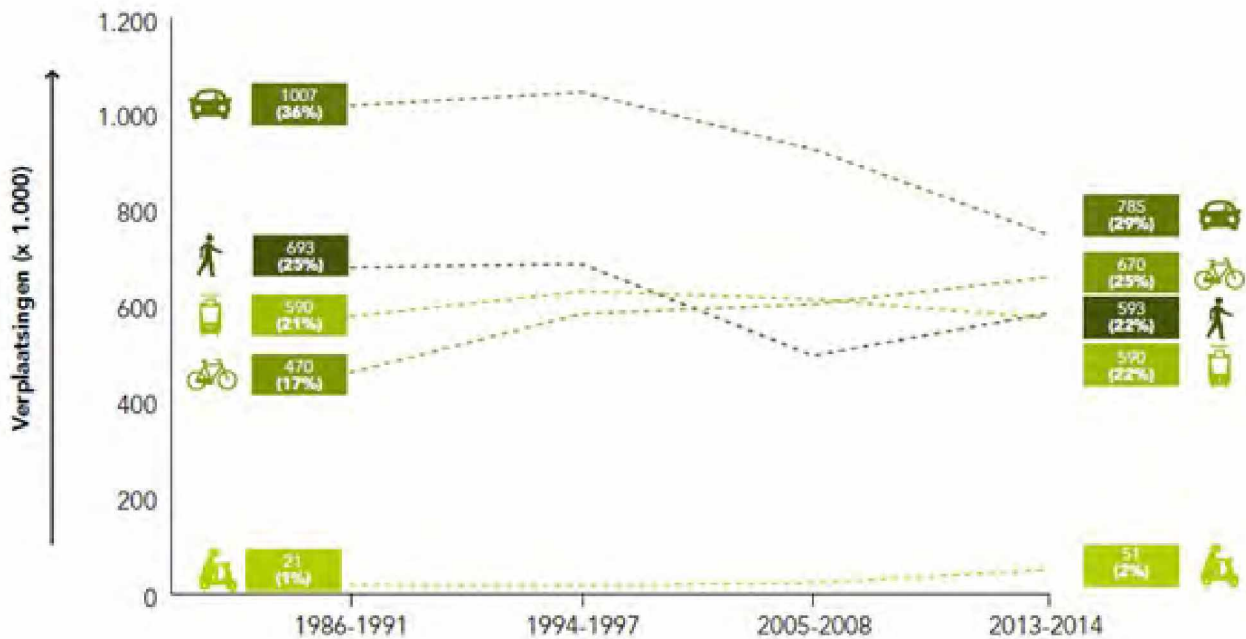
Net als veel steden verloor Amsterdam in de decennia na 1950 inwoners en bedrijvigheid. In de twintig jaar na 1958 kromp de stad met bijna 200.000 inwoners. In 1982 woonden er nog maar 675.000 mensen in Amsterdam. Het aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad daalde van 200.000 in 1960 tot 75.000 in 1990. In dezelfde periode groeiden nieuwe woonkernen en bedrijfslocaties in de regio stormachtig. Die groei in de regio ging na 1985 door. De stad groeide sinds 1985 ook weer, vooral doordat de plek van vertrekkende middenklasse gezinnen werd ingenomen door immigranten en hun gezinnen en studerende jongeren.

Sinds de eeuwwisseling loopt de groei in de regio terug en ziet Amsterdam juist een sterke toename van de bevolking. Anders dan in de jaren 80 en 90 gaat het minder om immigranten uit niet-geïndustrialiseerde landen en meer om kennismigranten uit Westerse landen. Ook het binnenlands migratiesaldo is sinds 2000 omgeslagen van negatief naar positief en steeds meer huishoudens kiezen ervoor langdurig in de stad te blijven wonen, ook als er meerdere kinderen komen. De oorzaken zijn tweeledig: de snelle groei van de specialistische diensteneconomie, die sterk grootstedelijk georiënteerd is, en de verbeterde leefkwaliteit in de stad. Er wordt vanaf 1980 weer volop geïnvesteerd in de stad, eerst door de overheid in de vorm van stadsvernieuwing en daarna ook door marktpartijen. In de jaren 90 groeit ook de aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Amsterdam kiest in de binnenstad en later ook steeds vaker daarbuiten voor hoge kwaliteit en een autoluwe inrichting, gecombineerd met een streng parkeerregime. Stukje bij beetje worden straten en pleinen terugveroverd op het wegverkeer. De stad vergroent dankzij de consequente aanplant van straatbomen en door gevelgroen en wordt daarmee een aantrekkelijker plek om te wonen.

Sinds 2000 verloopt de groei van de stad steeds sneller. De Amsterdamse bevolking is sindsdien toegenomen van 731.000 tot 834.000 op 31 december 2015. In dezelfde periode dat de bevolking snel toenam groeide ook het aantal arbeidsplaatsen. Zelfs tijdens de crisisjaren tussen 2008 en 2013 groeide de werkgelegenheid in Amsterdam met bijna 5% tot 538.230. Arbeidsplaatsen in de MRA concentreerden zich bovendien sterker in Amsterdam (van 41% in 2008 naar 43,2% in 2015). Ook het aantal mensen dat de stad bezoekt nam snel toe, van 10 miljoen in 2000 naar 17 miljoen jaarlijks in 2015.

Ingrijpender nog dan de absolute groei van inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers zijn de veranderingen in bevolkingssamenstelling en het soort bedrijven dat zich in de stad heeft gevestigd. De huidige bevolking van de stad is vergeleken met 2000 gemiddeld aanmerkelijk hoger opgeleid en diverser naar afkomst. Hoger opgeleiden hebben zich vooral gevestigd in de hoogstedelijke buurten in en rondom de binnenstad. In Stadsdeel West steeg het percentage inwoners met een hoger opleidingsniveau van 31% in 2001 naar 44% in 2012, in Oost van 33% naar 43%. In de groene naoorlogse woongebieden steeg het opleidingsniveau minder snel, maar toch duidelijk. Tegelijk is de bevolking in veel van die wijken diverser qua afkomst geworden. Deze demografische veranderingen hebben gevolgen voor de wijze waarop de openbare ruimte in de stad gebruikt wordt, namelijk intensiever en gevarieerder. Kortom, Amsterdammers zijn meer buitenshuis dan voorheen en ontplooiën er een grotere variatie aan activiteiten.

In totale verkeer van Amsterdam steeds minder automobiteit



De komst van de Noord/Zuidlijn zal ook gevolgen hebben voor de manier waarop we ons door stad verplaatsen. De Noord/Zuidlijn en de rest van het metronetwerk vormt samen met de trein de ruggengraat van het OV-systeem. Tragere en vooral dubbele tramlijnen worden overbodig of moeten de ruimte gaan delen met de auto. Met snelle tramlijnen en directe fietsroutes voor het voor-en natransport kan een robuust en efficiënt systeem ontstaan.

Concentratie van mobiliteit en economie in stadsstraten

Mobiliteit en economie zijn ook op een veel directere wijze verbonden met openbare ruimte. In steden hebben voorzieningen zoals detailhandel en horeca de neiging zich te clusteren langs de belangrijkste, vaak doorgaande, routes door buurten. In Amsterdam worden deze hoofdroutes met veel voorzieningen 'stadsstraten' genoemd. Stadsstraten zijn straten waar de functies verblijven en verplaatsen het meest prominent samen komen. Ze vormen het hoofdnetwerk van openbare ruimten in Amsterdam. Ze rijgen buurten aaneen en maken het voor iedereen gemakkelijker om zich in de stad te oriënteren. Deze logische verbindingslijnen door de stad worden door veel verschillende soorten verkeersdeelnemers gebruikt. Ook de belangrijke openbaarvervoerlijnen gaan hoofdzakelijk door deze straten. De stapeling van gebruikers creëert draagvlak voor een rijk voorzieningenaanbod. Ondernemer profiteren in de hele stad volop van de economische potentie van de stads-

straten. Dankzij de clustering van voorzieningen langs deze lange lijnen is in de dichtbebouwde stadsbuurten bovendien een prettige afwisseling ontstaan tussen rustig wonen in woonstraten en reuring om de [5.1.2.e](#) in stadsstraten.

Veranderend gebruik van de openbare ruimte

Gebruik van de openbare ruimte is altijd aan verandering onderhevig. Ook de eisen, die inwoners, bedrijven en bezoekers aan de openbare ruimte in de stad stellen, verschuiven. Dat vraagt om heldere keuzes. Er is op veel plekken onvoldoende ruimte voor én auto- en fietsparkeren op straat én een vrije trambaan én een vrij liggend fietspad én ondergronds afvalcontainers én bomen én gezellige terrassen en winkelluitstallingen. Door het stapelen van inrichtingseisen staan de veiligheid, toegankelijkheid en verblijfskwaliteit in met name drukke stadsstraten onder druk. Smalle trottoirs met teveel objecten versterken het gevoel van onaangename drukte en ongemak. Het streven naar een aantrekkelijke openbare ruimte wordt hierdoor teniet gedaan. In de groene openbare ruimte zien we dezelfde ontwikkeling als in de verharde. In de stad neemt het parkbezoek sterk toe. In parken geldt een combinatie van een centrale ligging, een aantrekkelijke inrichting en veel verschillende voorzieningen als een garantie voor succes. Vooral op zomerse dagen leidt de drukte in sommige parken tot beheerproblemen.

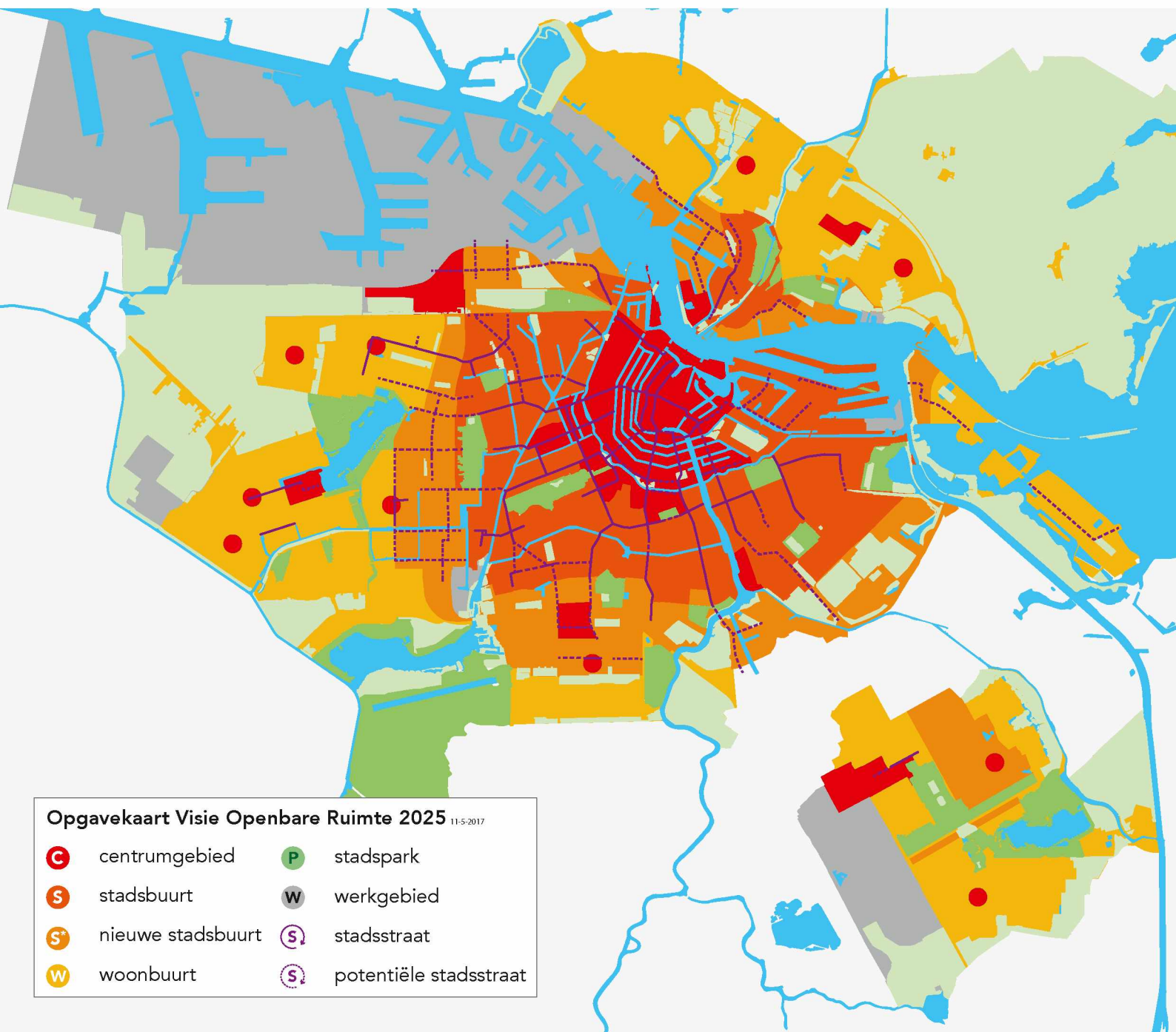
Veranderend klimaat

Het klimaat verandert door de opwarming van de aarde. De voorspelling is dat we in Nederland steeds vaker te maken krijgen met zachte winters en warme zomers. Onze winters worden gemiddeld natter. Bovendien krijgen we vaker te maken met extreme regenval. Internationaal staat de klimaatbestendigheid in stedelijke gebieden steeds prominenter op de agenda. Dat betekent dat we ons bewust zijn van mogelijke gevolgen van klimaatverandering, deze accepteren en er in de inrichting van onze stedelijke gebieden rekening mee moeten houden. Vooral in de zomer neemt de frequentie en de hevigheid van regenbuien toe, met gevolgen.

Wat betreft de mogelijke schade die water kan aanrichten in Amsterdam, heeft de stad een goede uitgangspositie. In de vorige eeuw is de beslissing genomen om bij stadsuitbreidingen de ondergrond op te hogen. Hierdoor is de stad waterbestendiger en beter bestand tegen overstromingsgevaar. Toch zullen ook in Amsterdam technische oplossingen zoals grotere rioolbuizen en hogere dijken niet langer toereikend zijn om overlast te beperken en veiligheid op peil te houden: een andere aanpak is nodig. De stad groeit immers, met meer gebouwen, en meer oppervlakte verhardingen. Dit kan leiden tot meer wateroverlast. Sommige opgaven en oplossingen zijn regionaal, landelijk of Europees.

Opgaven per zone

De hiervoor beschreven trends en ontwikkelingen hebben niet overal in de stad dezelfde betekenis. Per gebied zijn er verschillende uitdagingen. Hieronder worden de belangrijkste uitdagingen en opgaven per zone omschreven.



C Centrumgebieden

De economische betekenis van het stadshart en de buurten er direct omheen neemt sterk toe. Er ontstaan nieuwe specialistische winkelgebieden en uitgaansgebieden. Dit vindt onder andere plaats in de Jordaan, de Pijp en Oud-West. Het leidt ook tot meer drukte en soms tot overlast. Dit is voor een deel terug te voeren op een openbare ruimte inrichting die niet bij de veranderde functie van deze buurten past. Er is nog altijd veel ruimte gereserveerd voor verkeer en parkeren. Met name in De Pijp, Jordaan en Oud-West zijn sommige pleinen en straten rommelig en sleets. In centrumgebieden ligt de focus tot 2025 op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, minder autoparkeerplekken op straat en rustige en overzichtelijk ingerichte openbare ruimte met een minimum aan obstakels. Fietsparkeren wordt deels opgelost op voormalige autoparkeerplekken, deels inpandig en ondergronds daar waar mogelijk. Daardoor komt er ruimte vrij voor voetgangers op het trottoir.

S Stadsbuurten

Deze buurten rondom het centrum hebben zich de afgelopen 15 jaar gekenmerkt door een sterke toestroom van gemiddeld hoogopgeleide bevolking met een stedelijke en uithuizige levensstijl. Dit gaat gepaard met de komst van nieuwe detailhandel en horeca in bestaande stadsstraten, maar ook steeds vaker in woonbuurten. De prettige afwisseling tussen rust en reuring staat soms onder druk door de vestiging van publieksfuncties in woonstraten. De druk op de openbare ruimte neemt in deze buurten ook toe door meer (fiets)parkeren en ondergrondse infrastructuur.

In gemengde stadsbuurten ligt de focus tot 2025 op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, het beperkt toestaan van publieksvoorzieningen in woonbuurten en het verbeteren van buurtgroen.

S* Nieuwe stadsbuurten

De woningbouwambitie in deze zone staat of valt met nieuwe stedelijke kwaliteit in de openbare ruimte: levendige en prettig ingerichte stadsstraten, goed straatgroen en logische routes naar de bestaande woon- en stadsbuurten. In nieuwe gemengde stadsbuurten ligt de focus op het maken van stedelijke openbare ruimte van de 21e eeuw, duurzaam en klimaatbestendig.

W Woonbuurten

In de buurten buiten het centrum ligt de nadruk nog meer op wonen en is minder sprake van veel ontwikkeling door transformatie en nieuwbouw. De openbare ruimte heeft hier een groen karakter. Voorzieningen zijn er hoofdzakelijk geconcentreerd in en rond winkelcentra. Sommige naoorlogse stadsdelen kampen met achterstanden in het onderhoud of openbare ruimte die niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dit vertaalt zich in relatief lage scores voor ervaren veiligheid en leefbaarheid. De focus voor de openbare ruimte richting 2025 ligt op het terugdringen van achterstallig onderhoud en het op niveau brengen en houden van (groene) openbare ruimte met een duidelijke functie en die uitnodigt tot bewegen.

W Werkgebieden

Openbare ruimte in werkgebieden heeft over het algemeen een utilitair karakter, met name werkgebieden met een industriebestemming. Veel werkgebieden maken echter een verandering door, soms in de richting van menging met wonen, veelal door verandering van het type bedrijven dat er is gevestigd. Dat betekent vaak meer en andere gebruikers, met andere behoeften. In werkgebieden ligt de focus richting 2025 op het bereikbaar maken van alle adressen te voet en per fiets en het vergoten van de verblijfskwaliteit. Op representatieve bedrijfsterrainen is extra aandacht voor de kwaliteit van het groen. Door het toevoegen van groen en bomen kunnen werkgebieden bijdragen aan de groene ambities van Amsterdam.

P Stadsparken

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad, waar iedereen komt: bewoners en bezoekers, jong en oud. Nog los van permanente bodemdaling en wateroverlast als gevolg van klimaatverandering, vragen veel stadsparken om aanpassingen die aansluiten bij intensiever gebruik. Stadsparken in en nabij de nieuwe gemengde stadsbuurten vragen om forse investeringen in kwaliteit willen ze een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het spreiden van de druk en de woningbouwambitie uit Koers 2025. In stadsparken ligt de focus tot 2025 op beheer en inrichting passend bij divers en intensief gebruik.

S Stadsstraten

Stadsstraten vervullen een belangrijke verblijfs- en economische functie, maar zijn ook voor het verplaatsen van mensen en goederen

van groot belang. In het verleden zijn bij het verdelen van de schaarse ruimte in stadsstraten te weinig keuzes gemaakt. Richting 2025 geven we bij het herinrichten van de meeste stadsstraten prioriteit aan voetgangers en fietsers. Dat komt ten goede aan de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid. Enkele stadsstraten hebben een belangrijke ontsluitende functie voor autoverkeer of openbaar vervoer. In sommige straten is daarvoor voldoende ruimte in andere zal de benodigde ruimte ten koste gaan van andere functies zoals autoparkeren of fietsparkeren.



Potentiele stadsstraten

In (nieuwe) stadsbuurten is een groeiende vraag naar levendige openbare ruimten en publieksfuncties. Deze kan het best een plek vinden langs het bestaande hoofdnetwerk van stadsstraten. Op de Visiekaart staan potentiële potentiële stadsstraten. Bij deze potentiële stadsstraten ligt de focus op het, in aansluiting op bestaande stadsstraten, maken van logische straatprofielen met veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties.



De Van der Pekstraat was een straat waar vaak té hard werd gereden. Recent is de straat heringericht en ontwikkelt zich sindsdien tot dé stadsstraat in dit deel van Noord. De straat is voor alle Amsterdammers nu een aantrekkelijke bestemming geworden.

Deel II

Vijf ambities voor stedelijke openbare ruimte

Aantrekkelijke openbare ruimten zijn schoon, heel en veilig. Daarnaast zijn ze mooi, aantrekkelijk en bruikbaar ingericht. Straten, pleinen en parken nodigen uit tot verblijven, zijn plekken waar bewoners en ondernemers zich graag willen vestigen, waar weinig verkeerslawaaï is en waar de lucht gezond is. Parken dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de omliggende buurten en komen tegemoet aan de groeiende behoefte aan activiteiten in een groene omgeving. In dit deel wordt de visie op de openbare ruimte vertaald naar vijf ambities. Elke ambitie wordt vervolgens uitgewerkt in principes.

De vijf ambities voor de openbare ruimte:

1. De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik
2. De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad
3. De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd
4. De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd
5. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave

Na de herinrichting is het Orlyplein bij station Sloterdijk weer een aangename, stedelijke verblijfsplek geworden.



Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik

Amsterdam richt haar openbare ruimte in voor de 21e-eeuwse samenleving en economie. Vooral in centrumgebieden en veel stadsstraten is meer ruimte nodig voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Openbare ruimte moet mooi, groen en toegankelijk zijn en uitnodigen om in te sporten en bewegen.

Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte in de bestaande stad aan de wensen en behoeften van deze en toekomstige generaties. De stad is voortdurend in beweging, dat is van alle tijden. Alleen is het tempo van veranderingen groot, met name door de veranderde stedelijke economie. De openbare ruimte wordt anders en meer uiteenlopend gebruikt: we spreken vaker met vrienden af op een terras en

gaan geregeld naar een park om er te luieren, te sporten of te werken. In de stad verplaatsen we ons steeds meer op de fiets of te voet en doen dat minder vaak met de auto. Het aantal kwetsbare gebruikers in de openbare ruimte, senioren en kinderen, neemt toe. Er behoefte aan beter ingericht groen voor divers gebruik en het liefst in de buurt.

De openbare ruimte in 2025

- 1.1 Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit gekregen
- 1.2 We zijn terughoudend met statische functies in de openbare ruimte
- 1.3 De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen
- 1.4 De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk
- 1.5 De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht
- 1.6 De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen

1.1 Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit gekregen

In lijn met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) zetten we in op een aantrekkelijke én een bereikbare stad. Met name in centrumgebieden en in krappe stadsstraten, met belangrijke economische en toeristische functies, moet er meer ruimte komen voor de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Je moet er kunnen slenteren, winkelen, elkaar ontmoeten of op een terras kunnen zitten. Bij het verdelen van de schaarse ruimte geven we in deze gebieden en in de meeste stadsstraten daarom prioriteit aan verblijfsfuncties, voetgangers en aan fietsers, gevolgd door openbaar vervoer en auto. Voor auto's geldt: wie er moet zijn, kan er komen. Maar de automobilist is er wel te gast. Hij past zijn snelheid en rijgedrag aan aan de andere gebruikers van de openbare ruimte. Automobilisten die geen herkomst of bestemming in het stadshart hebben, rijden een andere route.

Ruimte winnen we door in nog meer straten te kiezen voor een lagere snelheid van 30km/u. Dit maakt mengen van verkeer mogelijk en verbetert tegelijk de luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast (zie ook 1.2). Dat kan niet overal. In een aantal straten die daarvoor het meest geschikt zijn staat doorstroming van het autoverkeer centraal, zoals bijvoorbeeld in de Wibautstraat, de Mauritskade en Stadhouderskade. In andere straten, zoals op de binnenring (Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat), is een goede doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer van belang. Door in te zetten op metro, trein en enkele snelle tramlijnen wordt het openbaar vervoer optimaal benut. Door de komst van de Noord/Zuidlijn en een verbetering van enkele tramlijnen zouden op termijn andere tramlijnen kunnen verdwijnen om ruimte te maken voor verblijven, lopen en fietsen.

Gebieden in de stad waarvan we weten dat het er fors drukker gaat worden of waar de verblijfs-functie nog belangrijker wordt krijgen voorrang bij de verdeling van middelen. Denk bijvoorbeeld aan wandelroutes van- en naar metrohaltes van de nieuwe Noord/Zuid-lijn. Met name de routes richting Museumplein vanaf metrostations Vijzelgracht/Weteringcircuit en ^{5.1.2.e} vragen om extra aandacht.

Speelt vooral in:



1.2 We zijn terughoudend met statische functies in de openbare ruimte

Statische functies, zoals parkeren, afvalcontainers, kiosken, telecommunicatiekastjes, licht- en trammasten, straatmeubilair of andere objecten, kunnen op gespannen voet staan met de primaire functie van de openbare ruimte: verblijven en verplaatsen. Soms zijn dit soort voorzieningen op een bepaalde plek gewoon nodig of dragen ze wel degelijk bij aan de verblijfskwaliteit, zoals een terras of een bankje in de openbare ruimte. We zijn in principe voor een overzichtelijke openbare ruimte met een minimum aan obstakels. We zijn terughoudend met de plaatsing van statische functies en proberen deze in drukke gebieden met weinig openbare ruimte tot een minimum te beperken. Door het weghalen van parkeerplaatsen op straat kunnen we meer ruimte creëren voor verblijven en verplaatsen en tegelijk investeren in de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) wordt ingezet op het opheffen van parkeerplekken op straat in combinatie met het bouwen van nieuwe garages en het beter benutten van bestaande garages in de stad. Er worden twaalf gebieden in het centrum aangewezen waar openbare ruimte zal worden gecreëerd door het opheffen van parkeerplekken op straat. Maar ook buiten deze gebieden, zoals in stadsstraten en gemengde stadsbuurten, is de geparkeerde auto een sleutel in de zoektocht naar meer ruimte voor verblijven en verplaatsen. De bestaande parkeerkaders bieden projectleiders hierin onvoldoende houvast. Om hiervoor praktische handvatten te geven, stellen we een 'parkeerwijzer' op, zodat op project- of gebiedsniveau afwegingen gemaakt kunnen

Uitwerking in:

- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)
- Mobiliteitsaanpak (2013) en Plusnetten (2013)
- Nota Bereikbare Binnenstad (2013)
- Beleidskader Verkeersnetten (verwacht 2017)
- Kader voetganger (verwacht 2017)
- Agenda Stadsstraten (verwacht 2017)
- Meerjaren Investeringsprogramma/MIP (2016)
- Meerjarenplan Fiets (verwacht 2017)
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 (2016)

worden die tegemoetkomt aan de wensen en behoeften in de buurt. Daarnaast stimuleren we autodeelconcepten en bieden we aantrekkelijke mogelijkheden om de auto aan de rand van de stad te parkeren.

Door ondergrondse en in pandige fietsstallingen en innovatieve fietsparkeeroplossingen, met name op drukke verblijfslocaties, zorgen we voor een aantrekkelijker openbare ruimte (Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015). Fietsparkeervoorzieningen op straat blijven ook nodig voor kort parkerende bezoekers. Deze voorzieningen zijn goed geordend en blijven vrij van wrakken en verlaten fietsen.

In de ^{5.1.2.e} (gepland 2017) worden richtlijnen op genomen voor verlichtingsobjecten en straatmeubilair. Innovatieve oplossingen om functies van objecten te integreren worden aangemoedigd (zie ook 3.4)

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- ^{5.1.2.e} (2014) en actualisatie 2017
- Parkeerwijzer als onderdeel van evaluatie Parkeerplan (verwacht 2017)
- Kader voetgangers (verwacht 2017)
- Agenda Stadsstraten (verwacht 2017)
- Kader openbare verlichting (verwacht 2017)

1.3 De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen

Amsterdam geeft de openbare ruimte zo toegankelijk mogelijk vorm. Dat doen we omdat we willen dat de groter wordende groep ouderen, maar ook mensen met beperkingen, langer en beter zelfstandig kunnen (blijven) wonen en deel kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer. Dit principe ligt in het verlengde van de vorige principes (1.1 en 1.2) om meer prioriteit te geven aan verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers en de openbare ruimte zo veel mogelijk obstakelvrij in te richten. Het betekent praktisch bijvoorbeeld dat de maat van trottoirs en oversteken voldoende is, dat hellingen niet te steil zijn, dat er genoeg obstakelvrije ruimte wordt gerealiseerd en dat waar nodig extra voorzieningen worden aangebracht. Daarbij is ook veel aandacht voor het openbaar vervoer. Op de schaal van individuele haltes is de afgelopen jaren hard gewerkt aan het toegankelijk maken van honderden bushaltes. Maar ook op de schaal van knooppunten moet de toegankelijkheid worden geborgd. Daarom is het belangrijk dat de gemeente, Stadsregio en vervoerders samen met reizigers en reizigersorganisaties blijven werken aan het

verbeteren van looproutes en aan het eenvoudiger maken voor de reiziger om zijn of haar weg te vinden. Ook in de schoolomgeving en de routes van kinderen naar scholen verdient toegankelijkheid en veiligheid bijzondere aandacht. Jaarlijks wordt over de voortgang gerapporteerd met een update van 'Amsterdam werkt aan toegankelijkheid!'. In de loop van 2016 wordt een Checklist Toegankelijkheid samengesteld, bedoeld voor alle makers van openbare ruimte.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Checklist Toegankelijkheid (verwacht 2017)
- Amsterdam werkt aan Toegankelijkheid! (2015)
- Handleiding geleide lijnen Amsterdam (2014)
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 (2016)
- Ontwerpprocessen (doorlopend)
- Leidraad Centrale Verkeerscommissie (2016)

1.4 De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk

Een openbare ruimte die op veel manieren te gebruiken is, gaat langer mee. Amsterdam gaat straten en pleinen flexibel, bruikbaar en overzichtelijk inrichten en houdt daarbij rekening met cultuurhistorische kwaliteiten. Dat betekent eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels en barrières. In 30km/u straten is mengen van verschillende verkeerssoorten het uitgangspunt, met uitzondering van situaties waar menging vanuit veiligheidsoverwegingen of doorstroming van het OV ongewenst is. Als in straten het huidige gebruik knelt met de beschikbare ruimte, gaan we vaker kiezen voor een bepaalde modaliteit. Niet alle gebruikers worden overal gefaciliteerd. Een overzichtelijke en flexibele inrichting maakt dubbelgebruik, ook in de

tijd, eenvoudiger. Zo kan op rustige momenten de stoep gebruikt worden voor het laden en lossen van goederen om later op de dag te veranderen in terras- of voetgangersruimte.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Beleidskader Verkeersnetten (verwacht 2017)
- Agenda Stadsstraten (verwacht 2017)
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)
- Nota's van uitgangspunten bij herprofileringen
- Experimenten, oa. in het kader van 'Stad in Balans' (2016-2017)

1.5 De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht

Amsterdam richt straten, pleinen en groen in volgens de principes zoals vastgelegd in de Puccinimethode: deze principes zijn overal hetzelfde. De Puccinimethode staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie én cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte, waarbij aangesloten wordt bij de Amsterdamse werkwijze voor beheer. Het doel is een samen-

hangend (straat)beeld, nauwkeurig uitgevoerd in een hoge, duurzame, kwaliteit die past bij de stedenbouwkundige gordels van de stad.

Op de vigerende Visiekaart Puccinimethode 2014 wordt op basis van de stedenbouwkundige opzet van Amsterdam aangegeven welke materialen in welke delen van de stad worden

toegepast.

Om beter aan te sluiten op de doelstellingen van de visie Openbare ruimte wordt deze kaart geactualiseerd. In de nieuwe kaart zullen de verschillen in materialisering vooral voortkomen uit de mate van gebruiksdruk (denk aan toerisme) en het soort architectuur. Er is niet zozeer sprake van verschillende ambitieniveaus: we streven naar één Amsterdam.

De belangrijkste voorgestelde wijziging ten opzichte van de Visiekaart Puccinimethode 2014 is dat alle rijbanen van 30 km/uur straten worden uitgevoerd in de bekende rode gebakken klinker. Betonstraatstenen, goedkoper maar so(m)ber ogend en van grote invloed op beleving van de openbare ruimte, worden (op termijn) niet meer toegepast. Deze aanpassing is een belangrijke kwaliteitsimpuls, vooral voor de naoorlogse stad. Op trottoirs worden hoofdzakelijk 30x30 betontegels toegepast. Uitzondering vormen de

1.6 De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen

Bewegen leidt tot verlenging van het aantal gezonde jaren dat we leven en tot meer levenskwaliteit op onze oude dag. Doel van het programma '5.1.2.e' is dat mensen die in de stad wonen gedurende alle levensfasen bewust of onbewust meer gaan bewegen, omdat de ruimtelijke inrichting van de stad daartoe uitnodigt. De inrichting van een beweegvriendelijke omgeving is een belangrijke publieke opgave, waarvoor de gemeente Amsterdam verantwoordelijk is.

We zien dat steeds meer sporters gebruik maken van de openbare ruimte. De stad is hun speelveld. Van de hardlopers en bootcampers in de parken, tot de urban sporters die in de meer verharde ondergronden hun uitdaging vinden. Amsterdam creëert daarom meer voorzieningen en maakt ruimte voor sport en spel op straat en in het groen, voor kinderen, volwassenen en ouderen. Speelvoorzieningen voor kinderen, zijn onderscheidend, uitdagend en verbindend. Liever één centrale buurtspeelplek die aansluit bij de wensen in de buurt, dan op iedere straathoek een wipkip. Blijvende aandacht voor de fiets en meer ruimte voor de voetganger zijn minstens

intensief gebruikte oude binnenstad en de zuidelijke IJoevers, waar trottoirs veelal worden uitgevoerd in baksteen. Beide gebieden zijn nu al grotendeels uitgevoerd met gebakken klinkers in de trottoirs. De wens om meer te hergebruiken (zie ook ambitie 3 over duurzaamheid) kan hier in de praktijk worden gebracht door de komende decennia de trottoirs in deze gebieden te herstraten met de nu toegepaste gebakken klinkers. De geactualiseerde Visiekaart Puccinimethode is onderdeel van de Puccini methode Rood die begin 2017 aan de Raad zal worden voorgelegd.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- 5.1.2.e (2014) en actualisatie 2017
- 5.1.2.e (verwacht 2017)

zo belangrijk. Ook een divers aanbod aan voorzieningen, zoals winkels, in de direct omgeving nodigt uit tot alledaags bewegen.

In het kader van de '5.1.2.e' worden handvatten ontwikkeld waarmee ontwerpers aan buurten, parken, straten en pleinen het onderwerp 'bewegen' vanaf de eerste fase van ontwerpprocessen kunnen meenemen. Daarmee wordt bewegen, naast de verschillende andere functies die de openbare ruimte van de stad heeft, een vanzelfsprekend onderdeel van het openbare leven.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- 5.1.2.e (2015)
- Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht/ Actieplan Bewegen
- Sportaccommodatieplan 2015-2022 (2015)
- Sportplan (2017)
- Ontwerpprocessen (doorlopend)

Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad

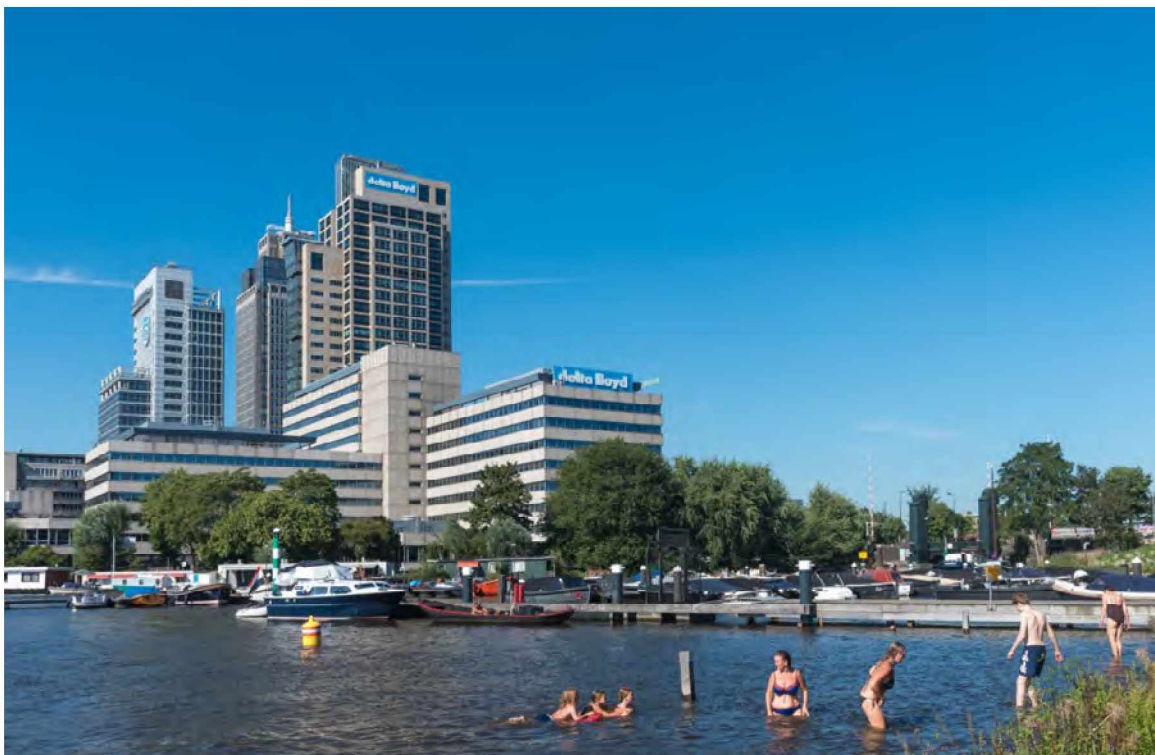
Amsterdam komt tegemoet aan de grote vraag naar stedelijk wonen, werken en ontspannen. In nieuwe gemengde stadsbuurten zetten we in op levendige stadsstraten, stadsplein en parken, zodat bewoners voorzieningen als winkels, horeca, en maatschappelijke voorzieningen in de directe woonomgeving aantreffen. Om de groeiende druk te spreiden gaan we strategisch gelegen pleinen, stadsparken en plekken aan het water beter benutten en inrichten voor intensiever gebruik. Het creëren van rustige plekken biedt juist tegenwicht aan de drukte.

Deze ambitie gaat over de groei van de stad en de gevolgen daarvan voor de openbare ruimte in de gehele stad. In Koers 2025 staat de strategie beschreven om jaarlijks minimaal 5.000 woningen te bouwen. Deze woningbouwopgave wordt de komende jaren grotendeels binnen de bestaande stad opgepakt: in de gebieden rondom de A10 en ringspoorbaan en langs de IJ-oeveren. Door

verdichting neemt het aantal inwoners toe. Bovendien wordt de factor nabijheid belangrijker en dat leidt tot een sterkere concentratie van mensen en voorzieningen. Dit in combinatie met de groei van het aantal bezoekers betekent een groeiende druk op de openbare ruimte in de hele stad, maar met name in het centrum.

De openbare ruimte in 2025

- 2.1 In en rondom nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd
- 2.2 De openbare ruimte in de stad is groener geworden
- 2.3 Bomen zijn gezond
- 2.4 Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik
- 2.5 Op meer plekken in de stad is het water toegankelijk en beleefbaar
- 2.6 Semi-openbare ruimtes in de stad zijn zichtbaar openbaar en hebben een brede functie
- 2.7 We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor levendigheid of rust



Op meer plekken in de stad is het water toegankelijk en beleefbaar, zoals hier bij Park Somerlust in het Amstelkwartier.

2.1 In en rondom nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd

In te ontwikkelen gemengde stadsbuurten (zie Koers 2025) wordt ingezet op een menging van wonen en werken. Voor het slagen van deze ambitie is een hoge kwaliteit van de openbare ruimte onontbeerlijk. Hierin wordt voorzien door in te zetten op aantrekkelijke nieuwe (of verlengde) stadsstraten, waarlangs zich winkels, cafés, restaurants, maar ook maatschappelijke voorzieningen en werkplekken clusteren. Dat vraagt om het zorgvuldig ontwerpen en programmeren van straten en gebouwen. Nieuwe stadsstraten kunnen dan de verbindingslijnen vormen tussen de buurten in en rond het centrum en de groene naoorlogse woonwijken. Bestaande openbare ruimte in of grenzend aan dit gebied, waarvan we weten dat ze met de komst van duizenden nieuwe inwoners intensiever gebruikt gaan worden, liften mee op de ontwikkeling en krijgen een kwaliteitsimpuls. Stra-

tegisch gelegen stadspaleinen en stadsparken, zoals het Rembrandtpark en het Surinameplein, worden ingericht voor intensiever gebruik. Speciale aandacht verdienen de openbare ruimten bij OV-knooppunten, zoals rond het Muiderpoortstation of Lelylaan. Hier is alle aanleiding en kans om verder te verdichten met stedelijke kwaliteit.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Koers 2025/Ruimte voor de stad (2016)
- Principe- en investeringsbesluiten (doorlopend)
- Ontwerpprocessen (doorlopend)

2.2 De openbare ruimte in de stad is groener geworden

In een groeiende en verdichtende stad is investeren in de groene openbare ruimte noodzakelijk om een leefbare stad te zijn en te blijven. Groen heeft recreatieve en economische waarden, en is nodig voor de inrichting van een klimaatbestendige stad. Bomen en groen kunnen bijdragen aan het dempen van hitte en de opvang van regenwater bij hevige buien. Daarnaast draagt groen voor veel Amsterdammers bij aan een prettige leefomgeving en heeft het een positief effect op gezondheid. Met dit principe wordt de ambitie om de stad te vergroenen, zoals in de ^{5.1.2,e} 2015-2018 beschreven, voortgezet. Kansen liggen er met name door het stimuleren en ondersteunen van het vergroenen van de buurt: postzegelparken, straten, speelplekken, schoolpleinen en geveltuinen. Bij het ontwerpen aan nieuwe stads- en woonbuurten wordt er aantrekkelijke groene openbare ruimte toegevoegd. De stad ontwikkelt daarnaast

comfortabele fietsroutes door een aantrekkelijke groene omgeving. Door aandacht te besteden aan de groene inrichting van deze fietsroutes en het realiseren van een goede boomstructuur worden groene parken en gebieden met elkaar verbonden.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- ^{5.1.2,e} 2015-2018 (2015)
- Themastudie '^{5.1.2,e} ihkv Ruimte voor de Stad (2017)
- Groennet in het MJP Fiets 2017 – 2022 (2017)
- Impuls Schoolpleinen (2016)
- Kaart + werkwijze Amsterdamse Hoofdbomenstructuur (nog geen datum)

2.3 Bomen zijn gezond

Amsterdam behoort tot de groenste steden van Europa. Waar Amsterdam 1 boom op 2 inwoners heeft, telt Parijs 1 boom per 22 inwoners. Vrijwel elke straat of gracht is als van oudsher beplant met bomen, waardoor er alleen in de openbare ruimte al ruim 400.000 bomen staan. Dat is niet alleen mooi, maar ook van groot belang voor de klimaatbestendigheid van de stad: bomen zor-

gen voor verkoeling en nemen regenwater op. Er is echter een spanningsveld tussen stedelijke ontwikkelingen en het behoud van bomen. Grote bomen hebben voldoende ruimte nodig. Bij het planten van de boom moet al rekening worden gehouden met de ruimte die de volwassen boom zal innemen, om zo tot beeldbepalende exemplaren te komen. Dit wordt uitgewerkt

in de Amsterdamse Hoofdbomenstructuur. De Hoofdbomenstructuur bestaat uit boombeplantingen langs stadsdeeloverstijgende straten en waterstructuren die voor de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid van groot belang zijn voor de stad. Uitgangspunt voor bomen die deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur is dat er bij het planten en beheren van bomen voldoende groeiruimte moet zijn en dat bij herprofileringen gezonde en levensvatbare bomen blijven staan.

De adviezen worden in regulier beheer, groot

2.4 Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik

Een groot deel van de groene openbare ruimte in Amsterdam maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur (HGS), omdat deze openbare ruimte van stedelijk of zelfs internationaal belang wordt geacht voor de stad. Voor groene ruimte binnen de HGS is specifiek aandacht voor openbaarheid, diversiteit in aanbod, gebruiks- en belevingswaarde en de mate waarin initiatieven wenselijk en mogelijk zijn. Dat verschilt sterk per groentype binnen de Hoofdgroenstructuur. Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad, waar iedereen komt en waar een grote variatie aan activiteiten mogelijk moet zijn. Voor stadsparken als het Rembrandtpark, het Sloterpark en het Flevopark geldt dat deze steeds meer dienen als overloop voor drukke parken als het Vondelpark of het Oosterpark. Door deze parken beter in te richten

onderhoud en herprofileringen meegenomen.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Kaart + werkwijze Amsterdamse Hoofdbomenstructuur (nog geen datum)
- 5.1.2.e inclusief voorkeurssoortenlijst (verwacht 2017)

2.5 Op meer plekken in de stad is het water toegankelijk en beleefbaar

Water is het blauwe goud van Amsterdam en een integraal onderdeel van de openbare ruimte. Door het water op meer plekken toegankelijk en beter beleefbaar te maken en oevers te 'activeren' spreidt het gebruik zich meer over de stad. In de stad zijn nog legio kansen om het zicht op het water te verbeteren en openbare verblijfsruimte op openbare kades en oevers toe te voegen. Aan de Amsterdamse ring van stadsplassen zal het gebruik toenemen als er meer goede horeca, watersportvoorzieningen en zwemstrandjes komen. Het toevoegen van kleinschalige zitplekken aan het water, zwemplekken, maar ook horeca-, culturele en watersportvoor-

zieningen zijn nodig om met name de oevers van het IJ, IJmeer, de Amstel en de stadsplassen te 'activeren'. Parallel aan de ontwikkelingen in Noord bieden de oevers van het IJ aan die kant van de stad enorme potenties om aantrekkelijke openbare ruimte toe te voegen.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Watervisie (2016) en Agenda Watervisie (2016)

2.6 Semi-openbare ruimtes in de stad zijn zichtbaar openbaar en hebben een brede functie

Met het drukker worden van de openbare ruimte in de stad moeten we op zoek naar onderbe-

nutte plekken. In de 5.1.2.e (2015) staat de ambitie beschreven om sportparken, volks-

tuinparken, schoolwerktuinen, begraafplaatsen, maar ook schoolpleinen, toegankelijk te maken voor een breder publiek. Dat kan door passende functies toe te voegen en veel meer zichtbaar openbaar te zijn. Volkstuinparken kunnen hun wandelpaden openstellen voor bezoekers en een functie vervullen in de verkoop van gezond geteeld voedsel. Sportparken kunnen een grotere betekenis krijgen voor de gezondheid van Amsterdammers als deze bereikbaar en openbaar toegankelijk zijn, onder andere voor buurtbewoners. Nu nog afgesloten privétuinen,

schoolpleinen of (groene) daken kunnen een belangrijke functie vervullen als rustpunten in een drukker worden stad.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- 5.1.2,e (2015)
- Sportaccommodatieplan 2015-2022 (2015)

2.7 We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor reuring of rust

De geleidelijke verandering van buurten in en rondom de binnenstad in nieuwe centrumgebieden is deels een autonoom proces. Amsterdam wil deze ontwikkeling echter wel in goede banen leiden en streeft met 'stad in balans' naar een nieuwe evenwicht tussen groei en leefbaarheid om de stad aantrekkelijk te houden voor alle gebruikers en voor bewoners in het bijzonder. Zo is sturing nodig in het gebruik van de openbare ruimte voor commerciële activiteiten, zoals terrassen, marktkramen, kiosken, evenementen, bouwterreinen, oliebollenkramen, kermissen en buitenreclame. Vooral in centrumgebieden, stadspleinen en in stadstraten is veel ruimte voor ondernemers om te profiteren van de economische potentie van de stad. Woonstraten behouden zoveel mogelijk hun rustige karakter. Hierdoor wordt de prettige afwisseling tussen rustig wonen en reuring om de 5.1.2,e versterkt. Door het benoemen van verschillende groentypen in de Hoofdgroenstructuur, allemaal met eigen kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden, wordt gestuurd op waar we ruimte bieden aan reuring (met name in stadsparken) en waar we kiezen voor rust (onder andere in struinnatuur).

Onder andere in bestemmingsplannen kunnen we nadrukkelijker sturen door keuzes te maken waar we de drukte accepteren en waar we de rust van woonstraten willen behouden.

Amsterdam stelt stadsbrede kaders op voor het toestaan van terrassen, ambulante handel, buitenreclame, kiosken, en andere gebruikers van de openbare ruimte. Daarnaast is eenduidigheid voor bewoners en ondernemers nodig in de vorm en de tarieven van betaling voor het gebruik van de publieke ruimte voor commerciële doeleinden. De gemeente stelt daarom één prijsbeleid op voor dit type gebruik in samenhang met vergunningverlening, toezicht en handhaving. Voor commercieel gebruik van de openbare ruimte moeten uniforme en marktconforme prijzen worden betaald. In het te actualiseren evenementenbeleid wordt gestuurd op spreiding van evenementen in de openbare ruimte. Een evenement moet bovendien passen bij de draagkracht van een locatie.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Horecabeleid (inclusief terrassen)
- Kader buitenreclame (eind 2016)
- Kader staanplaatsen, incl kiosken
- Evenementenbeleid (2016)
- Prijsbeleid voor commercieel gebruik van de openbare ruimte (verwacht 2017)

Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd

De inrichting en het beheer van de openbare ruimte spelen een belangrijke rol bij het realiseren van de Amsterdamse duurzaamheidsambities. Of het nu gaat om zuinig materiaalgebruik, het klimaatbestendig maken van de stad, het aanjagen van de circulaire economie, duurzame mobiliteit of duurzaam energiegebruik: veel opgaven landen in de straten, pleinen en parken.

Deze ambitie gaat over het maken van duurzame keuzes ten aanzien van het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. Door te kiezen voor de juiste beplanting en robuuste materialen kunnen we ervoor zorgen dat straten, parken en pleinen langer meekunnen. Met inrichting én materiaalkeuze kunnen we een belangrijke bij-

drage leveren aan het regen- en hittebestendig maken van de stad. We laten de mogelijkheid tot hergebruik zwaar meewegen in de keuze voor materialen. En wat kunnen we verwachten van technologische ontwikkelingen die bijdragen aan duurzame mobiliteit of efficiënter ruimtegebruik?

De openbare ruimte in 2025:

- 3.1 Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee
- 3.2 Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen
- 3.3 De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht
- 3.4 We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte
- 3.5 Bij ontwerpen aan de openbare ruimte worden ondergrondse zaken tijdig meegewogen

3.1 Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee

Amsterdam investeert in een inrichting van de openbare ruimte die lang meegaat en daarmee duurzaam is. Dat begint met de keuze voor een inrichting die adaptief is bij veranderd of intensiever gebruik. Zie hiervoor het principe 'De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk' onder ambitie 1.4 (pag. 31). Duurzaamheid is een belangrijke pijler binnen de Puccinimethode. We kiezen voor materialen en beplanting die zich hebben bewezen in de Amsterdamse situatie van intensief gebruik, een vochtig klimaat met meer piekbuien en een slappe bodem. Materialen moeten mooi verouderen, een lange technische levensduur hebben en hergebruikt kunnen worden. Daarom wordt bij de actualisatie van de Visiekaart Puccinime-

thode Rood (2017) vooral ingezet op gebakken klinkers en betontegels als meest gebruikte materialen en niet op betonstraatstenen die minder lang meegaan. Uitgangspunten voor inrichting van de groene openbare ruimte worden uitgewerkt in de Groene Puccinimethode.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- 5.1.2.e (2014) en actualisatie 2017
- 5.1.2.e (verwacht 2017)

3.2 Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen

Amsterdam levert een wezenlijke bijdrage aan een circulaire economie door voor haar openbare ruimte zoveel mogelijk in te zetten op hernieuw-

bare en duurzame materialen. De inrichting en het beheer van de openbare ruimte in Amsterdam draagt bij aan de duurzaamheidsambities



Na een heftige regenbui veranderde het ^{5.1,2,e} in een binnenmeer. Door te kiezen voor een andere inrichting, beplanting of materiaal kunnen we een belangrijke bijdrage leveren aan een regen- en hittebestendige stad.

(Agenda Duurzaamheid 2015). Bij toepassen van nieuw materiaal in de openbare ruimte wordt een cyclische benadering gehanteerd, waarbij hernieuwbaarheid, hergebruik en een lange levensduur de uitgangspunten zijn. De standaard Puccini-materialen moeten zoveel mogelijk worden hergebruikt zo lang de technische staat van het materiaal dat toestaat. Dit is duurzaam en bespaart tevens kosten. Daarbij is wel maatwerk nodig. Op veel plekken in de stad liggen nog materialen die (nog) niet aansluiten op de kwaliteitsstandaard van de Puccinimethode. Het is niet altijd wenselijk om dit afwijkende materiaal langdurig te hergebruiken. Hergebruik van afwijkend materiaal (op die locatie) kan ten kosten gaan van de beeldkwaliteit en de beheerbaarheid van het areaal. Daarom worden afwegingen omtrent hergebruik van afwijkende materialen per project gemaakt, met inachtneming van de locatiespecifieke omstandigheden. In principe wordt standaardmateriaal alleen nieuw ingekocht als hergebruik niet mogelijk of wenselijk is. De centrale inkoop van dit materiaal vindt plaats bij het Materiaalbureau, waarbij duurzaamheid één van de randvoorwaarden is. Bij het beheer van de openbare ruimte wordt gekozen voor schone en duurzame methodes en middelen, dit geldt met name voor het wagenpark en het

gebruik van bestrijdingsmiddelen. Vanzelfsprekend maken we zoveel mogelijk gebruik van het schone en gratis regenwater dat op onze stad valt. Bij keuzes voor inrichting en beheer van de openbare ruimte besteden we aandacht aan diversiteit van dier- en plantensoorten. Ook buiten de Amsterdamse Ecologische Structuur gaan we groen meer ecologisch en insectvriendelijk beheren. Door de juiste keuzes te maken tijdens ontwerpprocessen, bijvoorbeeld ten aanzien van beplanting, kan schade en overlast door dieren (o.a. ratten) voorkomen worden (^{5.1,2,e} 2016).

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Ontwerpprocessen (doorlopend)
- ^{5.1,2,e} (2015)
- ^{5.1,2,e} (2014) en actualisatie 2017
- ^{5.1,2,e} (verwacht 2017)
- Agenda Duurzaamheid (2015)
- Leidraad Duurzaam inkopen (2010)
- ^{5.1,2,e} (2016)

3.3 De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht

De Amsterdamse openbare ruimte is veerkrachtig ingericht, zodat bij hevige regen geen schade

of overlast optreedt. Tegelijkertijd wordt regenwater nuttig gebruikt voor een groene, aantrek-

kelijke en leefbare stad. Een regenbestendige inrichting is overal in de stad het uitgangspunt, van zowel de publieke als de private ruimte. De urgentie verschilt per gebied. In lijn met de 5.1.2,e (2015) worden straten en pleinen verder vergroend, net als gevels en daken. Met name in het verstedelijkte centrum en in stadsbuurten van groot belang. Vergroening is ook vanuit leefbaarheid en het hittebestendig maken van de stad een verstandige keuze.

Bij het ontwerpen aan de verharde openbare ruimte spelen keuzes ten aanzien van het profiel, type goten, drempels, verharding of infiltratieputten een belangrijke rol om knelpunten op

3.4 We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte

Amsterdam is de nieuwe Capital of Innovation van Europa. Deze prijs zegt iets over het vermogen van de Amsterdammers, publieke organisaties, universiteiten en bedrijfsleven om gezamenlijk oplossingen te bedenken voor actuele problemen, zoals het op een slimme en duurzame wijze omgaan met de beperkt beschikbare openbare ruimte in de stad. Er zijn al diverse ontwikkelingen op dit vlak. De opkomst van deelauto's en straks ook zelfrijdende auto's, biedt wellicht kansen voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte, met name in de drukste gebieden van de stad. Door real time inzicht in beschikbare parkeerplekken (voor auto's of fietsen) kan fout parkeren of zoekverkeer voor een deel worden teruggedrongen. Een belangrijke basisvoorwaarde voor dit soort innovaties is de beschikbaarheid over data en informatie, zodat we beter en sneller inzicht krijgen in het gebruik

3.5 Bij ontwerpen aan de openbare ruimte worden ondergrondse zaken tijdig meegewogen

De Amsterdamse (ondergrondse) openbare ruimte zit vol met kabels en leidingen en alles wat daar bij hoort: toegang naar de leidingen, transformatiehuisjes, ondergrondse afvalcontainers, boomwortels, etc. Bij ingrepen in de bovengrondse openbare ruimte moet bovendien rekening gehouden worden met grondwater, waterkeringen, archeologie, vervuilde grond en funderingen. Minstens de helft van alle investeringen in de openbare ruimte gaat naar deze ondergrondse zaken. Diverse openbare ruimte ambities op het gebied van duurzaamheid, rainproof of de groei van bomen, zijn afhankelijk van de ondergrondse ordening en de samenwerking

te lossen ten aanzien van regenbestendigheid. De profielen en materialisering in de Rode en Groene Puccini houden standaard rekening met de tijdelijke opvang en afvoer van hemelwater.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- 5.1.2,e (2014) en actualisatie 2017
- 5.1.2,e (verwacht 2017)
- 5.1.2,e (2015)
- Programma 'Rainproof'

van de openbare ruimte en in verkeersstromen. Een stabiele digitale infrastructuur in de stad is een eerste vereiste. Amsterdam heeft in potentie een slim netwerk door de gehele stad liggen bestaande uit 125.000 punten (lichtmasten) met energie en connectiviteit, die bijvoorbeeld ook dienst kunnen doen als oplaadpunten voor elektrische auto's, wifi, sensoren (voor het meten van luchtkwaliteit), verkeersborden en buitenreclame.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (met oa. Urban Mobility Lab)
- CTO Office

tussen diverse partijen. In ontwerpprocessen voor de openbare ruimte worden ondergrondse belangen tijdig betrokken en meegewogen.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Ontwerpprocessen (doorlopend)
- Planvormingsoverleg van het coördinatenstelsel

Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd

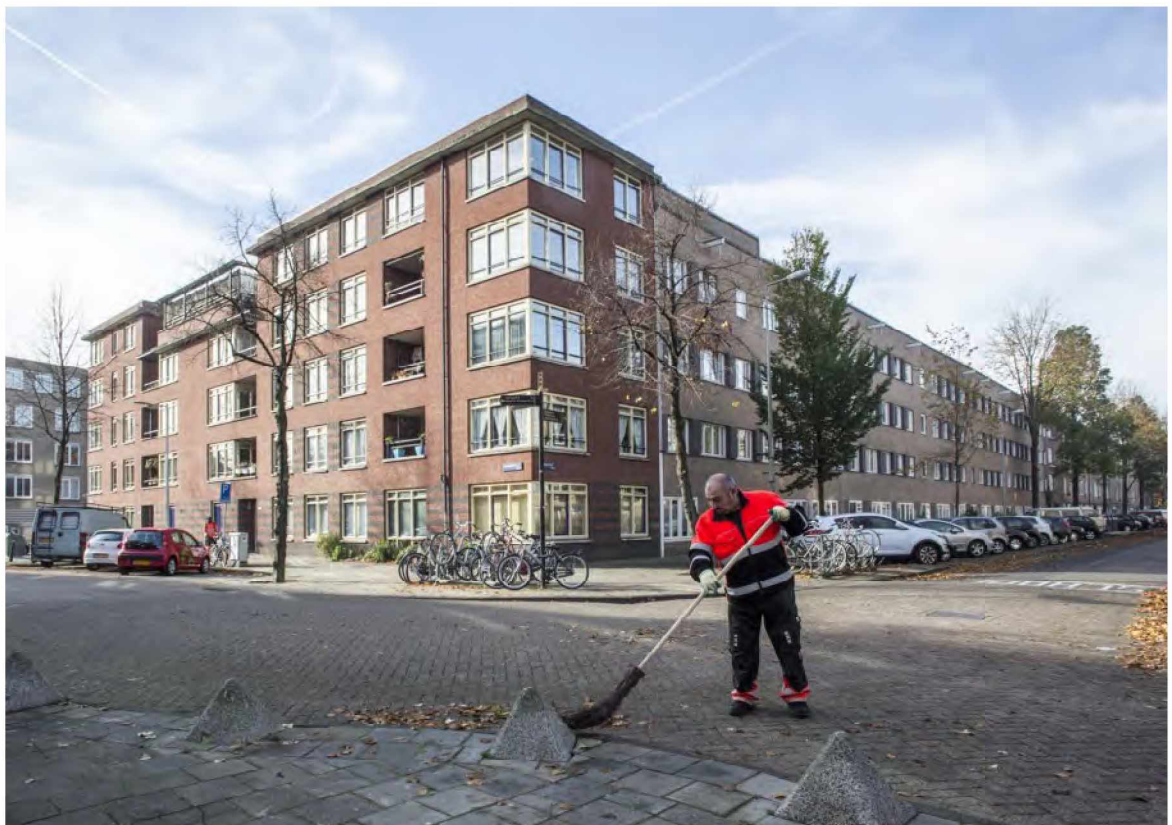
Het intensievere en gevarieerde gebruik vraagt om een stevige focus op het onderhouden, beheren en schoonhouden van de openbare ruimte. In heel Amsterdam wordt de openbare ruimte op niveau 'verzorgd' gebracht en beheerd. Inrichting en beheer zijn gericht op mooi, schoon, toegankelijk en veilig.

Deze ambitie gaat over beheer en onderhoud en het inhalen van achterstallig onderhoud. Beheren gaat verder dan onderhoud. Beheren is ook het in goede banen leiden van het gebruik van openbare ruimte, het sturen op de vastgestelde ambities en het aanpassen van de openbare ruimte aan gewijzigde omstandigheden. Meer dan 80% van Amsterdam ziet er momenteel al verzorgd uit. Maar er zijn ook plekken die dat nog niet zijn of waar sprake is van achterstallig

onderhoud, met name bij wegen en groen. Ook is het niveau van schoonhouden niet overal 'verzorgd'. De verschillen in de stad zijn groot. Achterstallig onderhoud en vervuiling heeft in potentie een negatieve invloed op veiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en ontmoedigt bedrijven en ondernemers om te investeren. Bovendien geldt voor beheer en onderhoud dat goedkoop op langere termijn duurkoop is.

De openbare ruimte in 2025:

- 4.1 Inzetten op het inlopen van achterstallig onderhoud en vanaf dan overal in de stad de openbare ruimte schoon en verzorgd houden
- 4.2 De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden, onderhouden en beheerd
- 4.3 We beheren ontwikkelings- en gebiedsgericht als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's



De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden.

4.1 Inzetten op het inlopen van achterstallig onderhoud en vanaf dan overal in de stad de openbare ruimte schoon en verzorgd houden

In het coalitieakkoord is opgenomen dat, in overleg met de Bestuurscommissies, een minimumnorm wordt vastgesteld voor het onderhouden en het schoonhouden van de openbare ruimte, de wegen en andere stedelijke infrastructuur. We streven in Amsterdam overal naar een verzorgd onderhoudsniveau (B). Om deze ambitie waar te kunnen maken moeten de komende jaren eerst achterstanden in onderhoud weggewerkt worden, met name aan de randen van de stad. Met het wegwerken van achterstanden wordt bijgedragen aan ambities voor één Amsterdam, een stad in balans, spreiding van de drukte en de woningbouwopgave.

De landelijke CROW systematiek voorziet in vijf kwaliteitsniveaus voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte: A+ (prachtig), A (top), B (verzorgd), C (sober) en D (verloedering). Onderhoudsniveau 'verzorgd' betekent dat minimaal 90% van het areaal op tenminste onderhoudsniveau B ligt. Er kunnen dus plekken in de stad zijn die tijdelijk op een lager niveau liggen. Deze 'werkvoorraad' is uit praktisch oogpunt wenselijk, omdat op die manier werkzaamheden in de openbare ruimte het best op elkaar afgestemd kunnen worden (werk-met-werk maken). Zolang potentieel onveilige situaties tijdig worden hersteld is een werkvoorraad aanvaardbaar.

Er is een achterstalligheid in het onderhoud van de Amsterdamse infrastructuur en groenvoorzieningen van zeker 100 miljoen. In het herijkt coalitieakkoord voor 2017 en 2018 is incidenteel 40 miljoen euro vrijgemaakt om achterstallig onderhoud in te lopen. Plus 10 miljoen incidenteel voor een werkbrigade van jaarlijks vijfhonderd gemotiveerde Amsterdammers die de stad een flinke opknapbeurt geven. Dit gebeurt in nauwe samenhang met de aanpak van kwetsbare wijken

4.2 De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden, onderhouden en beheerd

Amsterdam heeft gekozen om voor het stedelijk beheer "Assetmanagement" uit te rollen. Assetmanagement bestaat uit activiteiten en vaardigheden om optimaal en duurzaam prestaties, risico's en kosten te beheersen en in balans te brengen, gedurende de gehele levenscyclus van de assets, het zogenaamde 'total cost of ownership'. Bij het beheren van de openbare ruimte

(waaronder de openbare ruimte), waarvoor incidenteel 14 miljoen beschikbaar is. Een belangrijk accent zal liggen in de buurten buiten de ring, Buitenveldert en boven het IJ. Deze 64 miljoen is een forse stap en de maximale inspanning die in 2017 en 2018 gedaan kan worden zonder dat de stad op slot gaat door te veel werken aan de weg.

De uitvoering van onderhoud en reiniging is vooral een taak van de stadsdelen. Om de kwaliteit van beheer beter te borgen wordt er een stedelijk beleidskader opgesteld, met de titel: 1 ^{5.1.2.e} en Schoon. In dit kader ligt de focus op de doelen van hoogwaardig beheer en het vaststellen van een systeem van beheer en onderhoud op basis van een objectieve methodiek. Dit leidt tot verbeterde resultaat afspraken bij stadsdelen en de stedelijke afdeling Assets over de kwaliteit van onderhoud en schoonhouden en de daarvoor bestemde budgetten. En het geeft de gemeenteraad daarmee de mogelijkheid om scherper, sneller en beter geïnformeerd te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Beleidskader 1 ^{5.1.2.e} & Schoon (verwacht 2017)
- Uitvoeringsplan Achterstallig Onderhoud (2016)
- ^{5.1.2.e} (2016)
- Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten (verwacht 2016)
- ^{5.1.2.e} (verwacht 2017)

wordt daarbij uitgegaan van de functionaliteit, duurzaamheid, aantrekkelijkheid, risico's, prestaties en het kostenaspect. Deze integrale aanpak moet aansluiten bij de stedelijk groei en ontwikkeling die Amsterdam doormaakt. Komende jaren wordt het Assetmanagement verder ontwikkeld en ingevoerd, waardoor we overal in de stad op één manier en volgens dezelfde

definities gaan beheren, monitoren en inspecteren. Daarbij hebben verschillen in ambities en verschillen in het gebruik van de openbare ruimte hun weerslag op de inzet van middelen. Zo zal intensief gebruikte openbare ruimte in het centrum soms wel 50x vaker geveegd moeten worden om deze net zo schoon te laten zijn als een straat in een woonbuurt. In de Voorjaarsnota kondigt dit college aan dat er structureel € 10 miljoen extra beschikbaar komt om in de hele stad de straten het hele jaar door beter schoon te houden en na evenementen sneller schoon te maken.

4.3 We beheren ontwikkelings- en gebiedsgericht als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's

De gemeente Amsterdam zoekt meer samenwerking. Om kennis uit te wisselen en samen met partners in de stad te bepalen wat er nodig is per gebied. De gemeente kan dan beter maatwerk afleveren, want iedere buurt heeft zijn eigen karakter en verdient een eigen aanpak. Dit geldt ook voor het beheer van de openbare ruimte. De specifieke lokale opgaven worden samen met de buurt opgepakt en vertaald in de gebiedsprogramma's. In de programma's wordt ook de koppeling gemaakt met de stedelijke

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Systeem en kaders Assetmanagement
- Uitvoeringsplan achterstallig onderhoud (2016)
- 5.1.2.e (2016)

kaders van de openbare ruimte. Op deze manier wordt het beheer ingezet om de ambities uit de visie verder te ontwikkelen.

Speelt vooral in:



Uitwerking in:

- Gebiedsprogramma's

Ambitie 5 **Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave**

Steeds meer Amsterdammers en ondernemers zijn betrokken bij wat er in hun buurt gebeurt en willen meedoen en meebepalen. Initiatieven om de openbare ruimte mee in te richten of te beheren juichen we toe. Daarbij zijn heldere afspraken het uitgangspunt en spreken we alle gebruikers aan op hun eigen verantwoordelijkheid om de openbare ruimte voor iedereen schoon en prettig te houden.

Deze ambitie gaat over het hoe. Duidelijk is dat zonder de hulp van Amsterdammers, ondernemers en bezoekers we onze ambities in de openbare ruimte niet kunnen verwezenlijken. Iedereen is welkom om van de stad te genieten. Daarbij hoort ook het nemen van eigen ver-

antwoordelijkheid. Amsterdam schept in haar gebiedsplannen ruimte voor burgerinitiatieven die zich richten op beheer en inrichting van de openbare ruimte. Hierbij zijn heldere spelregels voor iedereen het uitgangspunt. Daarbinnen is volop ruimte voor medebeheer en co-creatie.

De openbare ruimte in 2025:

- 5.1 Er zijn heldere stedelijke kaders
- 5.2 De huiskamer wordt samen ingericht
- 5.3 De huiskamer wordt samen beheerd

5.1 Er zijn heldere stedelijke kaders

De Gemeente Amsterdam stelt kaders voor beheer en inrichting van de openbare ruimte. Deze kaders zijn bindend voor de hele gemeente en geven de randvoorwaarden voor private initiatieven in de openbare ruimte. Inrichting en beheer van de openbare ruimte is maatwerk en de gemeente gaat altijd uit van een integrale belangenafweging. Die belangenafweging mag niet alleen een gesprek zijn tussen bepaalde belangengroepen en overheid. Amsterdam dient alle belangen mee te wegen, ook als ze in een inspraakproces niet even luid hoorbaar zijn. Hier is de gemeente ook op aanspreekbaar. Andersom moet een initiatief binnen de kaders passen of in zijn uitwerking rekening houden met de kaders. Daar is de initiatiefnemer op aan te spreken.

5.2 De huiskamer wordt samen ingericht

Het samen zoeken naar een verbetering van de openbare ruimte heeft onmiskenbaar een positieve invloed op de economische en sociale ontwikkeling van een gemeenschap. Het samenwerken aan de huiskamer kan voor verbinding zorgen tussen verschillende culturen,

Speelt vooral in:



Uitwerking in (o.a.):

- Kader 1 ^{5.1.2,e} & Schoon (2017)
- ^{5.1.2,e} (2014) en actualisatie 2017
- ^{5.1.2,e} (verwacht 2017)
- Prijsbeleid voor commercieel gebruik van de openbare ruimte (verwacht 2017)
- Horecabeleid (inclusief terrassen)
- Kader buitenreclame (2016)
- Beleidskader verlichting (2017)
- Kader staanplaatsen, incl kiosken
- Evenementenbeleid (2016)

verschillende disciplines en generaties. Daarom zullen initiatieven van bewoners, verenigingen en ondernemers op lokaal niveau worden gefaciliteerd. Deze taak past binnen het gebiedsgericht werken.

We ontwikkelen gezamenlijk een visie, met korte- en lange termijndoelen. We starten met wat goed is aan de huiskamer en stellen de gebruikers centraal. Zij zijn de experts over het gebruik van de ruimte in 'hun' buurt. We betrekken ze vroegtijdig en continu en adviseren in het proces omtrent kaders en regelgeving.

5.3 De huiskamer wordt samen beheerd

We zien dat bewoners, maar ook ondernemers, steeds meer het beheer zelf ter hand willen nemen. We noemen dit medebeheer. Medebeheer is het onderhouden van delen van de openbare ruimte door bewoners(groepen) of ondernemers. Hierbij kan het gaan om het adopteren van containers, het onderhouden van een geveltuintje tot en met het aanleggen en beheeren van moestuinen. Medebeheer kan in individueel verband (geveltuintjes, onderhoud boomspiegels) of in georganiseerd groepsverband worden uitgevoerd (plantsoenen en moestuinen). Dat gebeurt zoveel mogelijk naar eigen inzicht. Voorwaarde is dat het openbaar karakter van de locatie gehandhaafd blijft en dat afspraken tussen de medebeheerder en de beheerder van het stadsdeel helder zijn. De beheerder wordt als eindverantwoordelijke voor een goed beheerde

Speelt vooral in:



Uitwerking in (o.a.):

- Ontwerpprocessen (doorlopend)
- Gebiedsprogramma's (doorlopend)

openbare ruimte nauw betrokken bij het initiatief en zal daarbij adviseren en afspraken maken over risico's, prestaties en kosten.

Speelt vooral in:



Uitwerking in (o.a.):

- Beheercontracten
- Actie 5.1.2.e (2015) – Opstellen van een model (mede)beheerovereenkomst voor groen

Voedseltuin IJplein is voor iedereen toegankelijk en opgezet voor en door buurtbewoners.



Deel III

Hoe gaan we het aanpakken?

Om de invulling te geven aan de ambities in deze Visie Openbare Ruimte is samenwerken van groot belang. In dit deel besteden we aandacht aan de verdeling van de taken in Amsterdam en de manier van werken aan de openbare ruimte. Ook wordt aandacht besteed aan de wijze waarop we slimmer kunnen sturen op financiën. Ten slotte zijn wordt in dit uitvoeringsdeel een overzicht gegeven van de ambities en principes van de Visie Openbare Ruimte en de stedelijke kaders en programma's voor de openbare ruimte.

1 Bestuurlijke organisatie

In deel 2 hebben we onder ambitie 5 'Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave' beschreven hoe we willen samenwerken met bewoners, organisaties en ondernemers. De volgende bestuurlijke partijen spelen allemaal een grote rol bij het tot uitvoering brengen van de ambities zoals beschreven in deze visie.

Bestuurscommissies

Binnen stedelijke beleidskaders zijn de bestuurscommissies verantwoordelijk voor het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken (exclusief de hoofdnetten en het Amsterdamse Bos) en het realiseren van het stedelijk vastgestelde minimale onderhoudsniveau of een hoger niveau indien zo bepaald door de bestuurscommissie. Daarbij zijn de bestuurscommissies de beheerders van de openbare ruimte. Zij leveren hierin het maatwerk dat tegemoet komt aan de behoeften in de buurt. Bestuurscommissies beschikken daarbij over de financiële middelen en de bevoegdheden om deze belangrijke taak uit te voeren.

Bovendien functioneren de bestuurscommissies als 'ogen en oren' van het stadsdeel. Zij gebruiken die voor inbreng bij het opstellen van stedelijke kaders en het leveren van input bij stedelijke projecten. De coördinerend wethouder Openbare Ruimte heeft met de portefeuillehouders openbare ruimte overleg in het bestuurlijk

overleg DORG om samen te werken aan de verdere uitwerking van visie en kaders.

In beide rollen hebben bestuurscommissies een belangrijke aandeel in het realiseren van de ambities uit deze visie en de daar uit voortvloeiende kaders en programma's. In het gebiedsgerichte werken dienen de ambities van de visies, nieuwe stedelijke ontwikkeling en het beheer op lokaal niveau samengebracht worden en tot uitvoering te komen.

College van B&W

Het college van burgemeester en wethouders is verantwoordelijk voor het opstellen van deze visie en de kaders die daar uit voortvloeien. Op deze manier geven zij richting aan de ontwikkeling van de openbare ruimte en de kwaliteit van inrichting en beheer. Binnen het college van B&W heeft de wethouder Openbare Ruimte en Groen de verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte. Omdat in de openbare ruimte het leven van de stad samenkomt zijn er vele raakvlakken met andere portefeuilles, zoals ruimtelijke ordening, verkeer en mobiliteit, economie, bewegen en sport, water, wonen, duurzaamheid, cultuurhistorie en stad in balans.

Gemeenteraad

De gemeenteraad stelt de Visie Openbare Ruimte vast en stuurt op de ambities/stedelijke kaders uit de Visie middels de P&C-cyclus van

de gemeente, Gebiedsplannen en –agenda’s en door het vaststellen van bestemmingsplannen. Op basis van de begroting, stuurt de gemeenteraad op het niveau van inrichting en beheer. Kaders die voortvloeien uit deze visie worden ter vaststelling aangeboden aan de raad. De

uitvoering van deze kaders is een bevoegdheid van het college. De handboeken van de Puccini-methode Rood en Groen zullen na vaststelling in college van B&W, ter informatie worden aangeboden aan de gemeenteraad.

2 Werken aan de openbare ruimte

Ingrepen in de openbare ruimte kunnen verschillende aanleidingen hebben:

- Stedelijke ontwikkeling
- Agenda’s en programma’s
- Gebiedsagenda’s
- Onderhoud
- Bewonersinitiatieven

Binnen stedelijke ontwikkelingen zoals de Zuidas of de ontwikkelgebieden zoals benoemd in Koers 2025, worden nieuwe openbare ruimtes ontwikkeld en aangelegd. De kosten hiervoor zijn opgenomen in grondexploitaties. Vanuit agenda’s zoals de ^{5.1.2.e} Duurzaamheid of de Uitvoeringsagenda Mobiliteit wordt geïnvesteerd in nieuwe opgaven of verbeteringen van de openbare ruimte. Dit wordt gefinancierd vanuit een stedelijk mobiliteitsfonds, Vereveningsfonds, duurzaamheidsfonds of door subsidies van bijvoorbeeld Stadsregio (zie ook hoofdstuk 3: Investeren in de Openbare Ruimte).

Vanuit het gebiedsgericht werken komen ook initiatieven voor aanpassingen in de openbare ruimte. Deze zijn vaak een lokale wens en kunnen opgenomen worden in de begroting van de bestuurscommissies. Deze sluiten vaak aan bij bewoners initiatieven. Bewoners kunnen vaak ook subsidie aanvragen om hun initiatief te realiseren. Het reguliere en groot onderhoud van de openbare ruimte wordt gefinancierd uit de algemene middelen en een stedelijke voorziening groot onderhoud.

Werkzaamheden bundelen

In de gemeente Amsterdam hanteren we het principe van “werk met werk maken”. Burgers

begrijpen best dat straten af en toe moeten worden opengebrouwen voor onderhoud of andere werkzaamheden. Dat begrip verdwijnt echter snel als het ene project op het andere volgt en de straat telkens opnieuw overhoop ligt. Hoogst vervelend voor omwonenden, weggebruikers en ondernemers. Om zulke situaties te voorkomen, wordt vanuit Stadsregio bekeken of de uitvoering van grote werkzaamheden te combineren valt met andere projecten.

Integrale programmering

We willen ook geldstromen zoveel mogelijk bundelen en inzetten daar waar de investering het meest nodig is en het meeste rendement voor de stad oplevert. Voor de assets in de openbare ruimte gebeurt dit door de Eigenarentafel, het ambtelijk beslisorgaan met deelnemers van alle gemeentelijke eigenaren. Daarbij wordt eveneens aansluiting gemaakt met gebiedsgericht werken en de werkzaamheden van private organisaties als Liander en Nuon-warmte. Bij de programmering wordt rekening gehouden met onder andere de technische staat van assets en de bijdrage van ingrepen in de openbare ruimte aan bereikbaarheid, leef- en verblijfskwaliteit, veiligheid en duurzaamheid. Werk in de openbare ruimte wordt op deze wijze geprioriteerd en bestuurlijk vastgelegd in de jaarlijkse Voorjaarsnota.

In de programmering wordt ook een koppeling gemaakt met de openbare ruimte, die deel uitmaakt van visies, studies en beleid dat wordt opgesteld, zoals de Structuurvisie 2040, Koers 2025: Ruimte voor de Stad, de agenda’s groen en Duurzaamheid en deze Visie Openbare Ruimte.

3 Investeren in de openbare ruimte

De Visie Openbare Ruimte verwoordt op hoofdlijnen de ambitie ten aanzien van de ontwikkeling, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte voor de middellange termijn.

De uitwerking en concrete toepassing van deze visie vindt plaats in projecten, stedelijke uitvoeringsprogramma’s en diverse kaders in voorbereiding. Zo worden de ambities en principes

zoals verwoord in deze visie expliciet betrokken en toegelicht bij principe- en investeringsbesluiten van stedelijke projecten, bij Nota's van Uitgangspunten van herprofileringen van straten en bij ontwerpprocessen. Ook bij investeringsafwegingen, zoals grondexploitaties of het Mobiliteitsfonds, worden de ambities en principes uit deze visie meegewogen. De uitwerking in kaders gebeurt bijvoorbeeld in 1 ^{5.1.2.e} en Schoon, maar ook in het kader voetganger of de verdere ontwikkeling van de Puccinimethode.

Dekking van de ambities

Ingrepen in de openbare ruimte worden vanuit veel verschillende bronnen betaald, denk aan dekking uit grondexploitaties, het Mobiliteitsfonds, Vereveningsfonds, subsidies van de Stadsregio, vanuit Groengelden of uit de Algemene middelen. De in deze visie beschreven ambities en principes kunnen leiden tot hogere kosten. Dat is zeker niet altijd het geval. Een andere manier van samenwerken of het maken van andere ontwerp of juridisch-planologische keuzes leidt naar verwachting per saldo niet tot hogere kosten. Onderstaand is kort beschreven wat naar verwachting de financiële consequenties en primaire dekkingsbronnen zijn van de vijf ambities.

1. De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik

Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte in de bestaande stad aan de wensen en behoeften van huidige en toekomstige generaties. Door intensiever en diverser gebruik van de openbare ruimte zijn naar verwachting extra middelen nodig voor deze ambitie. Primaire dekkingsbronnen:

- Stedelijk Mobiliteitsfonds
- Algemene middelen
- Stadsregio budget voor fiets en openbaar vervoer
- Groengelden

2. De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad

Deze ambitie gaat over de groei van de stad, over de woningbouwontwikkeling en over de gevolgen van de groei voor openbare ruimte in de gehele stad. Het toevoegen en activeren van openbare ruimte in en rondom nieuwe stadsbuurten vraagt naar verwachting om extra middelen. De financiering van openbare ruimte maakt integraal onderdeel uit van de verschillende fasen van het Plaberum. Dekking wordt in

de eerste plaats gezocht in grondexploitaties, eventueel aangevuld met middelen uit het Vereveningsfonds, het Mobiliteitsfonds, de Algemene Middelen en/of een bijdrage vanuit Stadsregio. Voor het verbeteren van stadsparken en ander groen is naast financiering uit de grondexploitatie Groengeld beschikbaar. Primaire dekkingsbron is de grondexploitatie.

3. De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd

Deze ambitie gaat over het maken van duurzame keuzes ten aanzien van het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij gaat het met name om keuzes voor een ontwerp of voor een bepaald materiaalgebruik (bijvoorbeeld in het kader ^{5.1.2.e}). Daarbij geldt dat duurzame en wellicht duurdere oplossingen op de korte termijn kostenbesparingen kunnen opleveren op de middellange en langere termijn. De aanvankelijk duurdere keuze zal dan over de hele levensduur lagere total costs of ownership kennen. Vanuit het Assetmanagement zal deze optie dan ook gekozen worden. Dat kan bijvoorbeeld gelden voor het klimaatbestendig maken van de stad of de keuze voor herbruikbare materialen. Op de korte termijn kan dit tot een groter beslag op beschikbare middelen leiden. In veel gevallen zal het ook neerkomen op het maken van andere ontwerp of juridisch-planologische keuzes, zonder dat daarbij extra middelen benodigd zijn. Dekking kan uit verschillende bronnen. In de hernieuwing van het coalitieakkoord 'Amsterdam blijft van iedereen' is de komende twee jaar 40 miljoen extra uitgetrokken voor een duurzame opknapping van de openbare ruimte.

4. De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd

Deze ambitie gaat over beheer en onderhoud en het inhalen van achterstallig onderhoud. Intensief gebruikte openbare ruimte zal meer onderhouds- en schoonmaakkudget vergen dan extensief gebruikte openbare ruimte. Op korte termijn moet incidenteel geld uitgetrokken worden voor het inhalen van achterstallig onderhoud. Als eerste stap is hiervoor in ^{5.1.2.e} €64 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode tot 2018. De uitvoering van achterstallig onderhoud gebeurt in nauwe samenhang met de aanpak voor kwetsbare wijken (Programma Ontwikkelbuurten). Bovendien maken we 'werk met werk' door Amsterdammers met een afstand tot de arbeidsmarkt additioneel werk te laten doen, dat bijdraagt aan de verbetering van de openbare ruimte. Een belangrijk accent zal liggen in de

buurten buiten de ring, Buitenveldert en boven het IJ. Ook is structureel extra budget nodig om het streven naar een verzorgde openbare ruimte in 2025 in de hele stad waar te kunnen maken. Voor het schoonhouden van de openbare ruimte heeft het college in de Voorjaarsnota van 2016 structureel 10 miljoen extra beschikbaar gesteld. Primaire dekkingsbron zijn de Algemene middelen.

5. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave

Steeds vaker investeren marktpartijen, stichtingen en particulieren in de openbare ruimte. Niet alleen in private domein, zoals tuinen of groenedaken, maar ook steeds vaker in ontwikkeling of beheer van openbare ruimte, zoals moestuinen, pleintjes en stadsparken. Investeringsprojecten in de openbare ruimte door niet-overheidspartijen worden onder andere gefinancierd met bijdragen uit legaten, sponsoring of crowdfunding. Anderzijds leert de ervaring dat medebeheer en participatie in ontwerpprocessen een andere en vaak intensievere rol van de gemeente vraagt. Participatie bij planvorming wordt per project bepaald en kosten zijn onderdeel van het project budget. Dekking kan uit verschillende bronnen: grond-exploitaties, algemene middelen, vereveningsfonds, groengelden, externe subsidies en private middelen.

Lopende trajecten

Er lopen diverse trajecten die moeten resulteren in een beter overzicht in de benodigde incidentele en structurele middelen voor de openbare ruimte. Ook zullen afspraken worden gemaakt over de wijze waarop Amsterdam investeringen en uitgaven in de openbare ruimte bekostigt, waaronder spelregels voor assetmanagement (onder andere voor beheer en onderhoud), ramingsfunctie (voor een objectieve toedeling van Algemene Middelen) en diverse kaders of programma's (zoals 1^{5.1.2,e} en 5.1.2,e^{5.1.2,e} Fiets, Puccinimethode).

Vanaf 1 januari 2017 gelden er nieuwe spelregels voor het Stedelijke Mobiliteitsfonds. Naast projecten gericht op een verbetering van de verkeerssituatie, komen ook projecten gericht op een verbetering van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte in aanmerking voor financiering uit dit fonds. In het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) worden investeringsprojecten in de openbare ruimte die een claim doen op het Stedelijk Mobiliteitsfonds tegen elkaar afgewogen. In het nieuwe MIP (2018-2021) zullen de ambities en principes uit deze Visie Openbare Ruimte worden meegewogen bij de prioritering van uit te voeren projecten in de openbare ruimte.

Bijlage 1 **Overzicht ambities en principes**

In deze bijlage staan de vijf ambities en bijbehorende principes op een rij. Er wordt aangegeven waar of op welke wijze dit principe wordt uitgewerkt. Tevens is aangegeven van welke partij het initiatief wordt verwacht en wie hier verder bij betrokken zijn.

Partijen

BM: Burgemeester

WH: Wethouder

BC: Bestuurscommissies

Gebieden



Centrumgebieden



Stadsbuurten



Nieuwe Stadsbuurten



Woonwijken



Werkgebieden



Stadsparken









Stadsstraten








Potentiele stadsstraten






Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik

Principe	Uitwerking in	Initiatief	Samen met
<p>1.1 Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit gekregen</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) Mobiliteitsaanpak (2013) en Plusnetten (2013) Nota Bereikbare Binnenstad (2013) Beleidskader Verkeersnetten (2017) Kader voetgangers (verwacht 2017) Agenda Stadsstraten (verwacht 2017) Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) Meerjarenplan Fiets (2017) 	WH Verkeer (hoofdnetten) of BC	WH OR, BC en Stadsregio
<p>1.2 We zijn terughoudend met statische functies in de openbare ruimte</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> 5.1.2.e (2014) en actualisatie (begin 2017) Parkeerwijzer (verwacht 2017) Kader voetgangers (verwacht 2017) Agenda Stadsstraten (verwacht 2017) Kader openbare verlichting (2017) 	WH Verkeer, WH OR	BC en Stadsregio
<p>1.3 De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Checklist Toegankelijkheid (verwacht 2017) Amsterdam werkt aan Toegankelijkheid! (2015) Handleiding geleide lijnen Amsterdam (2014) Leidraad Centrale Verkeerscommissie (2016) Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 (2016) 	WH OR, WH Zorg, WH Verkeer	BC en Cliëntenbelang
<p>1.4 De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Beleidskader Verkeersnetten (verwacht 2017) Agenda Stadsstraten (verwacht 2017) Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) Nota's van uitgangspunten bij herprofileringen Experimenten in het kader van 'Stad in Balans' (2015-2016) 	WH OR en VE	BC en Stadsregio
<p>1.5 De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht volgens de principes van Puccini</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> 5.1.2.e (2014) en actualisatie 2017 5.1.2.e (verwacht 2017) 	WH OR en VE	BC
<p>1.6 De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> 5.1.2.e (2015) Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht/ Actieplan Bewegen Sportaccommodatieplan 2015-2022 (2015) Sportplan (2017) Ontwerpprocessen 	WH SP, WZ en WH GR	GGD


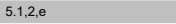

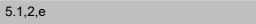

Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad

Principe	Uitwerking in	Initiatief	Samen met
<p>2.1 In en rondom nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Koers 2025/Ruimte voor de stad (2016) Principe- en investeringsbesluiten (doorlopend) Ontwerpprocessen (doorlopend) 	WH <small>5.1.2.e</small>	WH OR en WH Verkeer, BC
<p>2.2 De openbare ruimte in de stad is groener geworden</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <small>5.1.2.e</small> 2015-2018 (2015) Themastudie '<small>5.1.2.e</small> ihkv Ruimte voor de Stad (2017) Groennet in het MJP Fiets 2017 – 2022 (2017) Impuls Schoolpleinen (2016) Kaart + werkwijze Amsterdamse Hoofdbomenstructuur (nog geen datum) 	WH <small>5.1.2.e</small> en WH Groen	WH Verkeer, WH Onderwijs, WH Bouwen, BC
<p>2.3 Bomen zijn gezond</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Kaart + werkwijze Amsterdamse Hoofdbomenstructuur (verwacht 2017) <small>5.1.2.e</small> inclusief voorkeurssoortenlijst (verwacht 2017) 	WH Groen	BC
<p>2.4 Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <small>5.1.2.e</small> (2015) Hoofdgroenstructuur (onderdeel van de Structuurvisie 2040) <small>5.1.2.e</small> (verwacht 2017) 	WH Groen en WH <small>5.1.2.e</small>	BC, Provincie NH en Recreatieschappen
<p>2.5 Op meer plekken in de stad is het water toegankelijk en beleefbaar</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Watervisie (2016) en Agenda Watervisie (2016) 	WH Water	WH <small>5.1.2.e</small> WH Verkeer, WH OR, WN en BC
<p>2.6 Semi-openbare ruimtes in de stad zijn zichtbaar openbaar en hebben een brede functie</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <small>5.1.2.e</small> (2015) Sportaccommodatieplan 2015-2020 (2015) 	WH Groen, WH OR	WH <small>5.1.2.e</small> en BC
<p>2.7 We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor reuring of rust</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Horecabeleid (inclusief terrassen) Kader buitenreclame (2016) Kader staanplaatsen, incl kiosken Evenementenbeleid (2016) Prijsbeleid voor commercieel gebruik van de openbare ruimte (verwacht 2017) 	BM, WH Economie	WH <small>5.1.2.e</small> WH OR




Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd

Principe	Uitwerking in	Initiatief	Samen met
<p>3.1 Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 5.1.2.e (2014) en actualisatie 2017 5.1.2.e (verwacht 2017) 	WH OR en WH Verkeer	BC
<p>3.2 Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerpprocessen (doorlopend) 5.1.2.e (2015) 5.1.2.e (2014) en actualisatie 2017 5.1.2.e (verwacht 2017) Agenda Duurzaamheid (2015) Leidraad Duurzaam inkopen (2010) 5.1.2.e (2016) 	WH Duurzaamheid OR Groen, WH Verkeer	BC
<p>3.3 De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 5.1.2.e (2014) en actualisatie 5.1.2.e (verwacht 2017) 5.1.2.e (2015) Programma 'Rainproof' 	WH OR Groen, Verkeer en WH Water	WH ^{5.1.2.e} WN en BC
<p>3.4 We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (met oa. Urban Mobility Lab) CTO Office 	WH Duurzaamheid	WH Verkeer
<p>3.5 Bij ontwerpen aan de openbare ruimte worden ondergrondse zaken tijdig meegewogen</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerpprocessen (doorlopend) Planvormingsoverleg van het coördinatensysteem 	WH Verkeer	WH OR en BC

Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd

Principe	Uitwerking in	Initiatief	Samen met
<p>4.1 Inzetten op het inlopen van achterstallig onderhoud en vanaf dan overal in de stad de openbare ruimte schoon en verzorgd houden</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Beleidskader 1  & Schoon (2017) Uitvoeringsplan achterstallig onderhoud (2016) <ul style="list-style-type: none">  (2016)  (verwacht 2017) 	WH OR en Groen	BC
<p>4.2 De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden, onderhouden en beheerd</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Systeem en kaders Assetmanagement Uitvoeringsplan achterstallig onderhoud (2016) <ul style="list-style-type: none">  (2016) 	WH Verkeer en WH OR	BC
<p>4.3 We beheren ontwikkelings- en gebiedsgericht als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's</p> <p>Speelt vooral in: </p>	<ul style="list-style-type: none"> Gebiedsprogramma's 	BC	WH OR

Ambitie 5 Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave

Principe	Uitwerking in	Initiatief	Samen met
<p>5.1 Er zijn heldere stedelijke kaders</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kader 1 ^{5.1.2,e} & Schoon (2017) ▪ ^{5.1.2,e} (2014) en actualisatie 2017 ▪ ^{5.1.2,e} (verwacht 2017) ▪ Prijsbeleid voor commercieel gebruik van de openbare ruimte (2017) ▪ Horecabeleid (inclusief terrassen) ▪ Kader buitenreclame (2016) ▪ Beleidskader verlichting (2017) ▪ Kader staanplaatsen, incl kiosken ▪ Evenementenbeleid (2016) 	WH Verkeer, WH Economie, BM	WH OR en Groen en BC
<p>5.2 De huiskamer wordt samen ingericht</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ontwerpprocessen (doorlopend) ▪ Gebiedsprogramma's (doorlopend) 	BC	WH OR
<p>5.3 De huiskamer wordt samen beheerd</p> <p>Speelt vooral in:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beheercontracten ▪ Actie ^{5.1.2,e} (2015) – Opstellen van een model (mede)beheerovereenkomst voor groen 	BC	WH OR

Bijlage 2 Kaders voor de openbare ruimte

Het beleid voor de openbare ruimte van Amsterdam staat beschreven in meerdere beleidstukken. De uitvoering en investeringen in de openbare ruimte zijn vertaald in agenda's en programma's. Hieronder vallen bijvoorbeeld de ^{5.1.2,e} (2015), Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) en programma's zoals het strategisch meerjarenprogramma en het meerjareninvesteringsprogramma (MIP). Zie hieronder voor een uitgebreide lijst van gerelateerd beleid en kaders.

Product	Thema's Openbare Ruimte Visie	Status	Relatie Visie OR
Structuurvisie (volgens de WRO)	Structuurvisie Amsterdam 2040	Vastgesteld	Opnemen
Visie - strategie	Ecologische Visie	Vastgesteld	Opnemen
	Watervisie	Vastgesteld	Afstemmen
	Amsterdamse OV visie	Vastgesteld	Afstemmen
	Mobiliteitsaanpak	Vastgesteld	Opnemen
	Ruimte voor de stad: Koers 2025	Vastgesteld	Afstemmen
Agenda	Uitvoeringsagenda Mobiliteit	Vastgesteld	Opnemen
	Uitvoeringsagenda Watervisie	Vastgesteld	Afstemmen
	^{5.1.2,e}	Vastgesteld	Opnemen
	Agenda Duurzaamheid	Vastgesteld	Opnemen
	Agenda Stadsstraten	In voorbereiding	Afstemmen
	^{5.1.2,e}	Vastgesteld	Afstemmen
	Sportaccommodatieplan	Vastgesteld	Afstemmen
Stedelijk kader	1 ^{5.1.2,e} & Schoon	Vastgesteld	Opnemen
	Bomenbeleid	In voorbereiding	Afstemmen
	Nutsvoorzieningen		Kennis nemen
	Beleidskader Hoofdnetten	Vastgesteld	Kennis nemen
	Openbare verlichting	In voorbereiding	Afstemmen
	Beleidskader Verkeersnetten	In voorbereiding	Afstemmen
	Fietsparkeren	In voorbereiding	Afstemmen
	Parkeerwijzer	In voorbereiding	Afstemmen
	Voetgangers	In voorbereiding	Afstemmen
	Evenementen	In voorbereiding	Afstemmen
	Horeca beleid (incl terrassen)	In voorbereiding	Afstemmen
	Buitenreclame	Vastgesteld	Afstemmen
	Staanplaatsen (incl kiosken)	Vastgesteld	Afstemmen
	Welstandsbeleid	Vastgesteld	Kennis nemen
	Erfgoedbeleid	Vastgesteld	Kennis nemen
	Sportplan	Vastgesteld	Astemmen
	Handhaving	Vastgesteld	Kennis nemen
	Nota Amsterdam Winkelstad (winkelplanning)	In voorbereiding	Kennis nemen
	Erfgoedvisie	Vastgesteld	Kennis nemen
	Gebiedsprogramma's en agenda's	Vastgesteld	Kennis nemen

Product	Thema's Openbare Ruimte Visie	Status	Relatie Visie OR
Programma	Rainproof	Proces	Afstemmen
	Stad in Balans	Vastgesteld	Afstemmen
	Meerjaren investeringsprogramma	In voorbereiding	Afstemmen
	Meerjarenbeleidsplan Fiets	In voorbereiding	Kennis nemen
	Programma Ontwikkelbuurten	In voorbereiding	Afstemmen
	5.1.2,e	In voorbereiding	Afstemmen
Handboek	Duurzaam veilig (leidraad CVC)	Vastgesteld	Kennis nemen
	5.1.2,e	In voorbereiding	Afstemmen
	5.1.2,e	In voorbereiding	Afstemmen
	Richtlijn Bewegwijzering Amsterdam	Vastgesteld	Kennis nemen
	Openbare orde en Veiligheid		Kennis nemen
Verordening	Bestemmingsplannen	Vastgesteld	Kennis nemen
	Bomenverordening	Vastgesteld	Kennis nemen
	APV Amsterdam	Vastgesteld	Kennis nemen
	Werken in de openbare ruimte	Vastgesteld	Kennis nemen
	Afvalstoffenverordening	Vastgesteld	Kennis nemen
	Vergunningvrije objecten (incl winkeluitstallingen)		Kennis nemen
	Marktverordening	Vastgesteld	Kennis nemen
Wet	Wet lokaal spoor	Vastgesteld	Kennis nemen
	Nieuwe omgevingswet	In voorbereiding	Kennis nemen
Gerelateerde thema's OR	Principe- en projectbesluiten Koers 2025 (Nieuwe) Economie Hitte stress Cultuurhistorie en Monumenten Kunst Lucht en Geluid Juridische aansprakelijkheid Medebeheer – medefinanciering Participatie Stedelijke distributie Biodiversiteit - ecologie Innovatie Nota Amsterdam Winkelstad (winkelplanning) Graffiti Spelen/ speeltoestellen Toegankelijkheid Ondergrond K+ L Duurzaam inkopen Plaberum		

Deze stadsbrede Visie Openbare Ruimte sluit aan bij of versterkt de visies, agenda's of programma's zoals hierboven weergegeven. De belangrijkste beleidskaders en programma's staan hieronder kort beschreven. Een aantal ervan zijn in ontwikkeling.

Beleid en visies

Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam (2011)

In de structuurvisie heeft Amsterdam haar ruimtelijke ambities tot 2040 vastgelegd. Hierbij wordt mede uitgegaan van vier grote bewegingen en zes ruimtelijke opgaven die bepalend zijn voor de ontwikkelingsrichting van onze stad. Eén van deze opgaven is het realiseren van hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het publieke domein.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)

De MobiliteitsAanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Watervisie (2016)

De Watervisie Amsterdam 2040 beschrijft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water met een uitvoeringsagenda tot 2018. De Watervisie gaat over het gebruik van water en water als onderdeel van de openbare ruimte. Een belangrijke ambitie hierin is het Water toegankelijk en beleefbaar maken en deze te activeren

Koers 2025 (2016)

De ambitie is geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken: door nieuwbouw en voor een deel ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Ecologische visie (2012)

Als een uitwerking van de structuurvisie geeft ecologische visie een nadere invulling van de ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Het uitgangspunt van de ecologische visie is dat de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en dat voor wijzigingen een besluit van de gemeenteraad nodig is.

1 ^{5.1.2,e} & Schoon (2017)

1 ^{5.1.2,e} & Schoon wordt een beleidskader waarin de focus ligt op het systeem van beheer en onderhoud op basis van een objectieve methodiek en daarmee de mogelijkheid geeft aan de gemeenteraad om scherper, sneller en beter geïnformeerd te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte. Zowel voor het onderhouden en schoonhouden van de stad.

Buitenreclame (2016)

Buitenreclame wordt een beleidskader waarin de focus ligt op reclame objecten als een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in de stad. Zij leveren reclame inkomsten op voor de gemeente en bieden diverse objecten een podium voor de culturele sector en lokale ondernemers. Reclame biedt tevens de mogelijkheid om straatmeubilair van hoge kwaliteit en systemen voor publieksinformatie te plaatsen en diverse objecten op een hoog niveau te beheren. Hierbij is het doel om toe te werken naar een rustig en overzichtelijk straatbeeld met een minimum aan obstakels.

^{5.1.2,e} (actualisatie in ontwikkeling)

De ^{5.1.2,e} is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie (zowel inhoudelijk als procesmatig) vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte.

Agenda's en Programma's

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is de uitvoeringsagenda bij de Mobiliteitsaanpak en geeft uitvoering om Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De agenda beschrijft concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser en de automobilist.

5.1.2.e (2015)

Met de 5.1.2.e spreekt de gemeente Amsterdam haar ambities uit voor investeringen in het groen. De agenda nodigt partijen uit om met initiatieven te komen voor groenprojecten en samen te investeren in de kwaliteit en kwantiteit van de groene openbare ruimte van de stad. Prioriteit ligt bij de stadsparken, groen in de buurt, klimaatbestendig en biodiversiteit en verbindingen en toegankelijkheid.

Agenda Duurzaamheid (2015)

Met de agenda Duurzaamheid wil Amsterdam de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Het duurzaam en klimaatbestendig inrichten en beheren van de openbare ruimte is daar onderdeel van. Door stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens wil Amsterdam de lucht in de openbare ruimte gezonder maken.

Amsterdam Rainproof (doorlopend)

Amsterdam Rainproof is een programma van alle Amsterdammers samen met als doel Amsterdam bestand te maken tegen de steeds vaker voorkomende hoosbuien. Dit doen we door de Amsterdamse openbare ruimte veerkrachtig in te richten zodat bij hevige regen geen schade of overlast optreedt. Tegelijkertijd wordt dit hemelwater nuttig gebruikt voor een groene, aantrekkelijke en leefbare stad. Deze regenbestendige inrichting van zowel de publieke als de private ruimte(n), vraagt om maatwerk per gebied.

Stadsprogramma (in ontwikkeling)

Het doel van het Stadsprogramma is om samenwerking tussen partijen te stimuleren en te sturen en ook de hinder en overlast van werkzaamheden voor bewoners, bedrijven en gebruikers van de stad beperkt te houden. Dat gebeurt over de hele termijn van eerste vorming van opgaven tot en met uitvoering van werkzaamheden op straat. Het Stadsprogramma bestaat uit drie deelprogramma's:

- het SMP (strategisch meerjarenprogramma)
- het MIP (meerjareninvesteringsprogramma)
- het UP (uitvoeringsprogramma)

Colofon

Visie Openbare Ruimte 2025: De huiskamer van álle Amsterdammers,
vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 8 juni 2017

Dit is een publicatie van Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam.

Tekst: 5.1.2.e Errik Buursink en 5.1.2.e

Redactie en communicatie: 5.1.2.e

Vormgeving en kaartmateriaal: 5.1.2.e

Foto's: Beeldbank Amsterdam, medewerkers van R&D,
tenzij anders vermeld

Met dank aan: alle medewerkers van gemeentelijke onderdelen en organisaties
die bijdroegen aan de totstandkoming van deze Visie Openbare
Ruimte 2025

