



Gemeente Amsterdam



Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst Ontwikkelstrategie 2035

Conceptversie ten behoeve van inspraak en advies stadsdelen



Inhoud

Voorwoord	3	3. Complete stad, vitale buurten	26
Samenvatting	4	Vitale buurten	28
1. Inleiding	7	3.1 Beter benutten van bereikbaarheid	29
1.1 Omgevingsvisie 2050	7	3.2 Vernieuwing van het voorzieningenaanbod	30
1.2 Robuuste groei	8	3.3 Ruimte voor werk en vitale functies	31
1.3 Wooncrisis	9	3.4 Verdichting en vergroening gaan hand in hand	33
Opbrengsten Participatietraject	10	3.5 Passend en beter wonen in de bestaande voorraad	35
1.4 Een huis in Amsterdam	12	4. Stedelijke Strategie	37
1.5 Thuis in Amsterdam	12	4.1 Afmaken lopende projecten	37
1.6 Wendbaarheid	12	4.2 Concrete planvorming deel Haven-Stad, vernieuwen en intensiveren bestaande bedrijfsterreinen	37
1.7 20.000 woningen erbij	13	4.3 Versterking stedelijke kernen	39
Planvoorraad	14	4.4 Ruimte voor buurtverbetering	39
Inzet Ontwikkelstrategie	16	5. Anders werken	42
2. Verantwoorde groei	18	5.1 Samenwerkingsvormen	42
2.1 Koers 2025	18	5.2 Financieel perspectief	42
2.2 Meerkernige ontwikkeling	19	5.3 Projectoverstijgende keuzes	43
2.3 Solidaire stad met kansen voor iedereen	20	6. Inzet in projecten en Werkprogramma	45
Buurten met kwetsbaarheid en ruimtelijke opgaven	21	6.1 Gebiedsgerichte inzet	47
2.4 Duurzame toekomst	23	6.2 Agglomeratie	62
		Het gesprek met de buurgemeenten	63
		6.3 Thematische Uitwerkingsopgaven	65
		Colofon	70

Voorwoord

Met trots presenteer ik u een nieuwe strategie voor stadsontwikkeling: Bouwen aan Buurten van de Toekomst. Hiermee zorgen we ervoor dat we ook over tien jaar kunnen blijven bouwen aan het Amsterdam van de toekomst.

Amsterdam is een stad die wereldwijd bekendstaat om haar gezelligheid, haar rijke geschiedenis en haar diverse culturele erfgoed. Een stad die vele harten heeft veroverd door haar iconische grachten, historische architectuur en levendige sfeer.

Kortom, een stad met een uniek karakter. Dat willen we behouden en waar mogelijk versterken. Ook als Amsterdam groeit naar een miljoen inwoners. Maar het succes van de stad heeft ook keerzijden. De druk op de ruimte neemt toe. Het is steeds lastiger om binnen Amsterdam een passende woning te vinden. Steeds meer groepen komen in de knel: ouderen die niet passend wonen, jongeren die uit huis willen, gezinnen die krap wonen.

We willen dat iedereen zich thuis voelt in de stad. Dat er bijvoorbeeld voldoende plek is voor gezinnen. Dat opgroeiende jongeren de ruimte hebben om hun talenten te ontplooiën. En ook dat die jongeren straks een eigen thuis kunnen vinden in onze stad. We kijken daarom naar de toekomst om ervoor te zorgen dat we kunnen blijven bouwen aan de stad.

We plannen het zorgvuldig en doen het samen met belanghebbenden. Afgelopen jaar hebben we op meerdere plekken in de stad gesprekken gevoerd met Amsterdammers over hoe zij denken dat

Amsterdam kan groeien. Wat mij opviel in die gesprekken was hoe betrokken veel Amsterdammers zijn bij de ontwikkeling van de stad.

Mede door hun ideeën en ambities is het concept van deze strategie tot stand gekomen. We gaan hiermee een nieuwe periode in van stadsontwikkeling. Een die minder gericht is op het centrum van de stad maar juist haar kracht ontleent aan de diversiteit van de stad. Het hart van de stad klopt niet alleen op de Dam maar ook op het Osdorpplein, het Buikslotermeerplein en in de ArenAPoort. De vele harten die de stad heeft, gaan we verder versterken. Daar profiteren ook de buurten daaromheen van.

Die buurten gaan we, samen met lokale bewoners en ondernemers, ontwikkelen en verbeteren. U bent van harte welkom om hieraan bij te dragen. We horen natuurlijk ook graag wat u van deze strategie vindt, zodat we deze na de inspraakperiode nog verder kunnen aanscherpen. Zo zorgen we er samen voor dat Amsterdam een stad blijft die haar bezoekers blijft betoveren, haar bewoners blijft inspireren en haar status als gezellige stad behoudt.

Ik wens u veel leesplezier toe en hoop dat het uw belangstelling en enthousiasme over gebiedsontwikkeling in Amsterdam vergroot.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Reinier van Dantzig
Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling



Samenvatting

De Ontwikkelstrategie 2035 beschrijft hoe Amsterdam zich op middellange termijn (tot 2035) gaat ontwikkelen. Deze strategie vloeit voort uit de Omgevingsvisie 2050, waarin staat hoe de stad haar visie voor de leefomgeving voor de lange termijn heeft neergelegd. Amsterdam wil op de middellange termijn 7500 woningen per jaar kunnen bouwen – dit is één van de ambities uit het coalitieakkoord. Die groei moet ook duurzaam zijn en leiden tot een solidaire stad met kansen voor iedereen.

Waar wel, waar niet

In de Ontwikkelstrategie staat aangegeven waar die woningen moeten komen (en waar niet). We bouwen zoveel mogelijk in de stad. Dit houdt het landschap om de stad open en maakt het mogelijk de bestaande voorzieningen van de stad beter te benutten. Hierbij hebben we een ‘meerkernige ontwikkeling’ voor ogen, zoals die met de Omgevingsvisie is ingezet.

Dit betekent dat we vooral bouwen in en rond de bestaande, stedelijke kernen buiten de binnenstad. Zo proberen we het gebied binnen de Ring enigszins te ontlasten. Verder zijn we terughoudend met de transformatie van nieuwe bedrijventerreinen, omdat we ruimte willen houden voor werkgelegenheid en vitale functies voor de stad.

Niet alleen woningen

Het gaat in de Ontwikkelstrategie niet alleen om de bouw van nieuwe woningen. Tegelijk willen we de grote opgaven oppakken waar veel buurten in de stad de komende jaren voor staan. Denk

aan het tegengaan van kansenongelijkheid, het verduurzamen op het gebied van energie en het waterbestendig maken van bestaande buurten. Dit vraagt ook verbetering van de bereikbaarheid, het groen in de buurt en een vernieuwing van het voorzieningenaanbod (scholen, kantoren, winkels etc.). Bovendien kan het bouwen van nieuwe woningen een doorstroming op gang brengen in de bestaande woningvoorraad. Zo dragen we bij aan de ambities uit het Coalitieakkoord voor verantwoorde groei, een solidaire stad met kansen voor iedereen en een duurzame toekomst.

Voordelen

Het bouwen in bestaande wijken biedt dus voordelen. Ook omdat we gebruik maken van wat er al is. Door de bestaande infrastructuur te benutten, kunnen we de aanleg van nieuwe infrastructuur – en daarmee extra investeringen – beperken. Daarnaast is verdichting en versterking van omliggende buurten goed voor het draagvlak van stedelijke centra. Immers: omdat meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, de winkels en andere voorzieningen, hebben die daardoor een grotere kans van slagen.

Zo zet de stad niet alleen in op het bouwen van woningen, maar op het ontwikkelen van een complete stad en vitale buurten. Met deze inzet voegen we circa 20.000 woningen aan de stad toe. Samen met al bestaande bouwplannen betekent dit dat we tot 2035 7.500 woningen per jaar kunnen bouwen.

Concreet zetten we in:

- op het afmaken van lopende projecten voor de korte termijn;
- op concrete planvorming voor een deel van Haven-Stad voor de middellange termijn. We zijn daarbij wel terughoudend met aanvullende transformaties van bedrijventerreinen. Dit om ruimte te houden voor werkgelegenheid voor met name praktisch opgeleiden en vitale functies;
- het versterken van stedelijke kernen buiten de binnenstad. Deze meerkernige ontwikkeling biedt daar ruimte voor woningbouw en (nieuwe) stedelijke voorzieningen;
- het verbeteren van bestaande buurten; dit biedt kans om sociaaleconomische verschillen in de stad te verkleinen en 'vitale buurten' te laten ontstaan. Dit zijn goed bereikbare buurten waar niet alleen ruimte is voor woningen, maar ook voor werk, scholen, winkels, groen en recreatie.

Deze strategie betekent niet alleen een inhoudelijke verschuiving naar het versterken van buurten en centra buiten de binnenstad. Het betekent ook een verschuiving in de manier waarop we aan de stad gaan werken. Nog meer dan de afgelopen periode zoeken we hiervoor de samenwerking met bewoners, ondernemers, maatschappelijke instellingen en investeerders in de buurten van de stad. Zo bouwen we samen aan de buurten van de toekomst.



Hans de Tweede: 'Ik bepaal zelf wel waar het centrum is'

1

Inleiding



Uitzicht over stad vanaf West

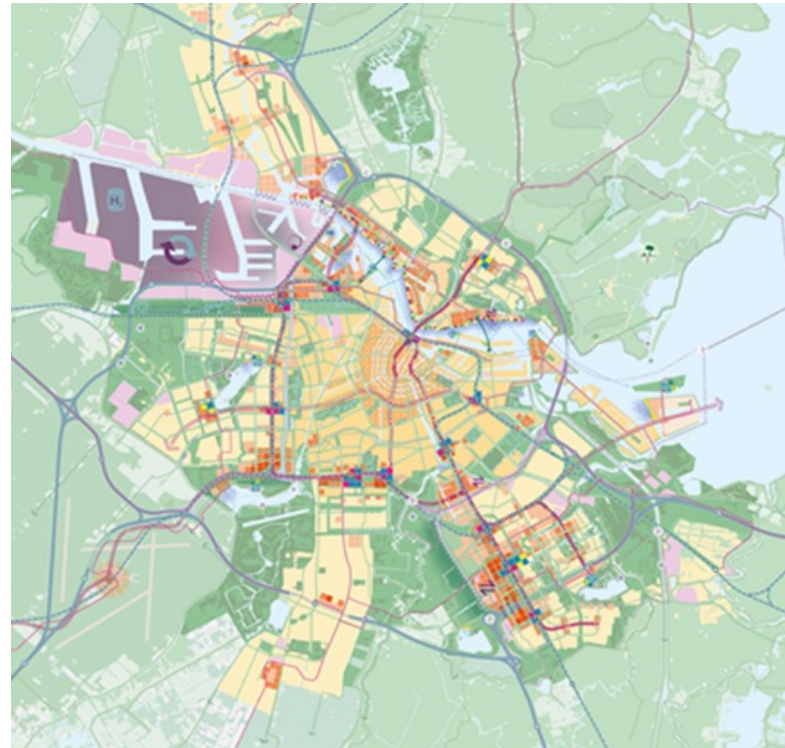
1. Inleiding

1.1 Omgevingsvisie 2050

Met de Omgevingsvisie 2050 heeft de gemeenteraad in juli 2021 haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad vastgesteld.¹ Met deze Ontwikkelstrategie maakt de stad deze stip op de horizon concreet met een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten voor de middellange termijn. Waar gaat de stad zich tussen nu en 2035 ontwikkelen en wat zijn de uitdagingen die we daarmee willen oppakken?

Amsterdam kiest in de Omgevingsvisie voor het faciliteren van verdere groei om de demografische druk op de stad op vangen en het tekort aan woningen niet verder op te laten lopen en waar mogelijk terug te brengen, maar wel binnen de bestaande grenzen van de stad. Zo maken we optimaal gebruik van alle infrastructuur en voorzieningen die al in de stad aanwezig zijn en houden we het landelijk gebied rond de stad open.

De Omgevingsvisie geeft aan waar in de stad ontwikkelingen kunnen plaatsvinden (zie kaart). Stad en regio ontwikkelen zich tot een 'meerkernige' metropool, ofwel een metropool met meerdere stedelijke kernen met een goede bereikbaarheid en divers en hoogwaardig voorzieningenaanbod. Ook de innovatiedistricten in de stad spelen hier een belangrijke rol in. Zo willen



◀ Visiekaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050

we de druk op het centrum beperken. Tegelijk willen we de gebieden daarbuiten versterken en hun specifieke kwaliteiten en identiteiten verder uitbouwen. Nieuwe ontwikkeling moet hand in hand gaan met een rigoureuze vergroening van de stad en een overgang naar duurzame en gezonde mobiliteit.

¹ Stadsgebied Weesp was ten tijde van vaststelling van de Omgevingsvisie nog een zelfstandige gemeente. In oktober 2021 heeft zij voor de fusie een Omgevingsvisie Weesp 2050 vastgesteld. Rond 2025 zullen beide visies worden geïntegreerd. Voor Weesp wordt bij de formulering van de inzet van de projecten en het werkprogramma uitgegaan van de Omgevingsvisie Weesp 2050

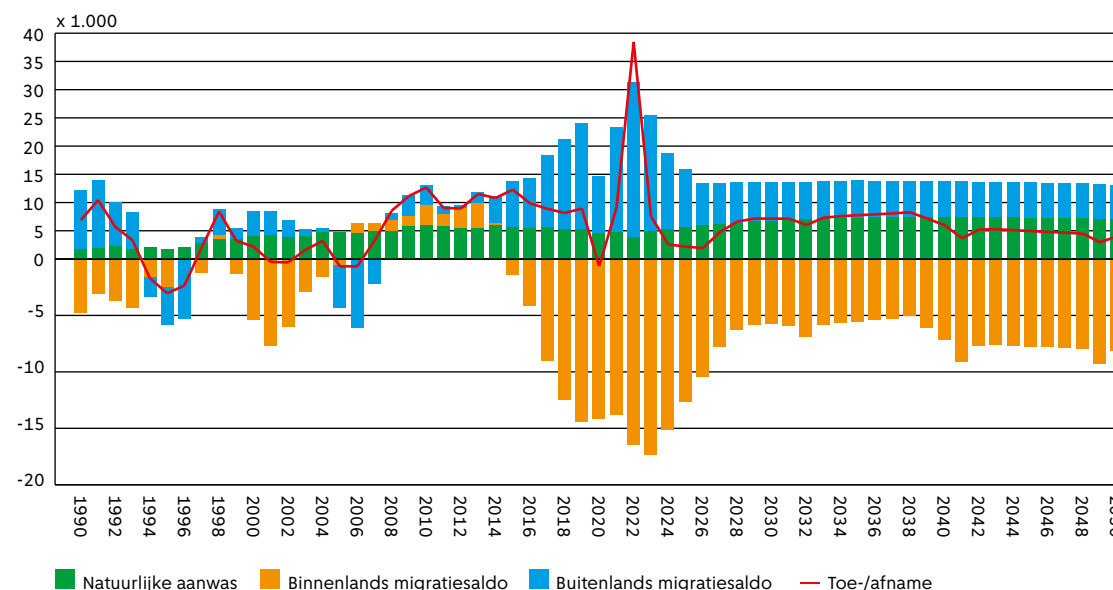
We doen dat in goede samenwerking met bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de stad. Met Samen Stadmaken geven we meer ruimte aan diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan de stad bouwen. We werken als vanouds samen met professionele partijen, zoals de woningcorporaties, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar nieuwe vormen van ontwikkeling en nauwere samenwerkingen met lokale gemeenschappen.

1.2 Robuuste groei

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is ongekend populair als plek om te wonen, te werken en te ontspannen. De bevolking van de MRA neemt gemiddeld met een procent per jaar toe. Deze bevolkingsgroei komt met name voor rekening van de gemeenten waar veel woningen worden gebouwd. De afgelopen jaren is Amsterdam gegroeid met circa 10.000 inwoners per jaar. Een groot deel van de instromers is jong, ambitieus en komt in toenemende mate uit het buitenland. Zij komen af op de banen (ook de arbeidsmarkt is sterk gegroeid), de mogelijkheden voor scholing en opleiding en de kwaliteit en diversiteit van voorzieningen.

De instroom is zeer robuust: ook in de periode 2008-2014, waarin de stad vanwege de economische crisis relatief weinig bouwde, groeide de bevolking in hetzelfde tempo. Hierdoor nam de druk op de bestaande woningvoorraad en de voorzieningen in de buurten sterk toe. In het Coronajaar 2021 stakte de bevolkingsgroei, maar deze werd in het jaar daarna nagenoeg gecompenseerd. We zagen uitstel maar geen afstel van de trek naar de stad. Ook de arbeidsmarkt is de afgelopen jaren sterk gegroeid, tussen 2017 en 2022 met ruim 60.000 arbeidsplaatsen.²

De verwachting is dat ook de komende jaren stad en regio in trek zullen blijven voor mensen en bedrijven. Op basis van de meest recente bevolkingsprognoses passeert Amsterdam rond 2035 de grens van 1 miljoen inwoners. Ook deze groei zal voor een groot deel gebaseerd zijn op internationale migratie. Anders dan in eerdere perioden waarbij migratiestromen vooral voortkwamen uit arbeidsmigratie vanuit een beperkt aantal landen, komt deze instroom nu uit verschillende delen van de wereld. Nieuwe Amsterdammers hebben nu diverse achtergronden, van vluchteling tot student of kenniswerker. Daarmee wordt Amsterdam de komende jaren nog meer een smeltkroes van mensen



Grafiek: demografische ontwikkeling. Bron: OIS

Vanaf 2008 groeide de bevolking van de stad met ca. 10.000 inwoners per jaar. Voor de komende jaren verwacht OIS een continuering van deze groei. Deze groei, in combinatie met de afgelopen jaren opgelopen woningbehoefte (inhaalvraag) rechtvaardigt de huidige hoge productie. In de tweede helft van het volgende decennium loopt de verwachte bevolkingsgroei iets terug.

² Wonen in Amsterdam, 2021 Bron OIS Dashboard Metropoolregio

met verschillende culturen en achtergronden. Hoewel minder dan in andere delen van het land, vergrijst de komende jaren ook de Amsterdamse bevolking. Dergelijke kwalitatieve veranderingen in de bevolking werken door in de woningbehoefte en het gebruik van voorzieningen en openbare ruimte. Op deze demografische ontwikkelingen moet de stad zich voorbereiden.

1.3 Wooncrisis

Door deze gestage groei van de afgelopen jaren is het steeds lastiger in Amsterdam een huis te vinden. Voorafgaand aan het opstellen van de Ontwikkelstrategie (zie kader) en de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting hoorden we tijdens het participatietraject veel verhalen van Amsterdammers die grote moeite hebben met het vinden van een passende woning. Zij kunnen deze binnen Amsterdam – en in toenemende mate ook binnen de metropoolregio – niet vinden. Het beeld van een steeds vaster zittende woningmarkt wordt ondersteund door de cijfers. Volgens de Primos-woningmarktprognose van ABF Research was het tekort aan woningen in de Metropoolregio Amsterdam in 2023 ruim 75.000 woningen. Inmiddels heeft een woningzoekende gemiddeld dertien jaar wachttijd nodig om een sociale huurwoning te krijgen. Van alle Amsterdamse huishoudens geeft 35% aan te willen verhuizen, bijna 80% het liefst binnen de eigen gemeente.³

Het verschil tussen aanbod en vraag naar woningen in Amsterdam neemt in alle segmenten toe. Toch verschilt de problematiek tussen woningmarktsegmenten. Aan de ene kant is er een sociale huursector met een gebrek aan mogelijkheden voor mensen met gestegen inkomens om door te stromen naar woningen in het middensegment. En juist vrijkomende woningen in de sociale huursector zijn in toenemende mate steeds vaker nodig voor de steeds urgentere opgave om verschillende kwetsbare groepen te huisvesten. Aan de andere kant is er een vrije sector, waarin enkel Amsterdammers met relatief hoge inkomens en met de afgelopen jaren op de woningmarkt vergaard vermogen, zich een plek weten te verwerven. Voor de middeninkomens daartussen is het, zeker wanneer het gezinnen betreft, steeds lastiger een plek in de stad te vinden en te houden. Zij voelen zich steeds vaker genoodzaakt een woning buiten de stad te zoeken.

³ Wonen in Amsterdam, 2021

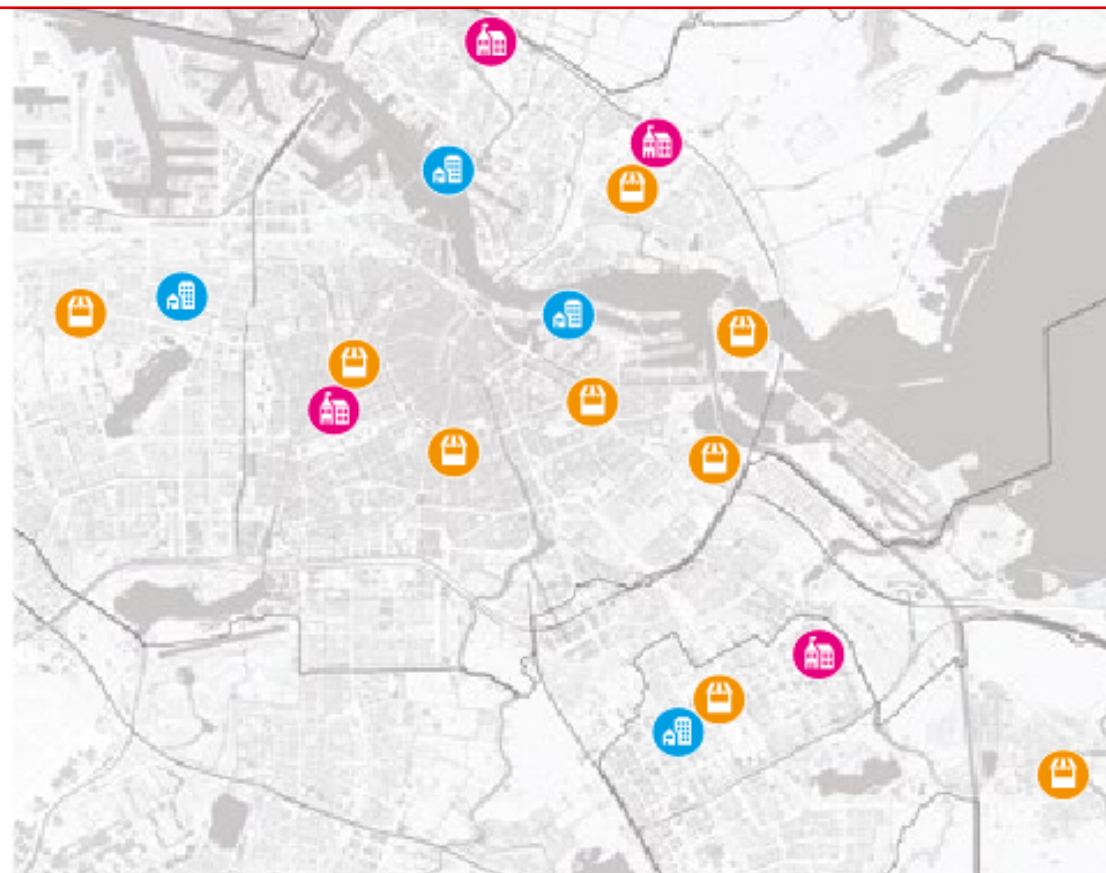
Opbrengsten Participatietraject

Dat doen wij niet alleen, maar samen met de stad

Voordat wij zijn gaan schrijven, zijn wij eerst gaan luisteren en in gesprek gegaan met de stad. Wat vinden bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de stad belangrijk als de stad verder groeit? Waar kunnen woningen, bedrijven, groen, wegen en voorzieningen het beste komen? Welke vragen en zorgen leven daarbij? En welke kansen zien Amsterdammers? Het vertrekpunt was de omgevingsvisie. Deze vormde het kader voor de participatie op de ontwikkelstrategie 2035. De participatie doelen waren: Kwaliteit van het product vergroten, inzicht krijgen in het draagvlak voor of weerstand tegen verschillende verdichtingsmogelijkheden en gedeeld eigenaarschap met samenwerkingspartners vergroten.

Verschillende doelgroepen, verschillende methoden op verschillende momenten

Amsterdammers en ondernemers verschillen, daarom hebben we op verschillende manieren verschillende mensen gevraagd om mee te denken en mee te praten over de buurten van de toekomst. Hiernaast ziet u waar wij gesprekken hebben gevoerd: op straat, veelal op markten, verdiepende gesprekken in stadsgesprekken en een viertal gesprekken op basisscholen. Daarnaast kon online een reactie worden gegeven en een keuzewijzer worden ingevuld. Ook is een panel van deskundigen gevraagd wat zij hebben gehoord tijdens de vier stadsgesprekken. Hoe moet Amsterdam verder groeien? Het advies en alle verslagen zijn te vinden op www.amsterdam.nl/ontwikkelstrategie.



Straatgesprekken



Stadsgesprekken



Scholen

Belangrijkste inzichten

In de participatienotitie (toegankelijk via de website) worden de hoofdlijnen vanuit alle gesprekken beschreven. Ook de daarbij horende verschillen in opvattingen. Hierin wordt aangegeven hoe en op welke manier deze wel of niet zijn meegenomen in deze ontwikkelstrategie. Er zijn een aantal rode draden:

- Behoud ziel van de stad: Met snelle groei en ontwikkeling verandert de stad. Op plekken waar nu veel gebouwd wordt herkennen Amsterdammers hun stad soms niet meer. *“De oude buurtbewoners worden over het hoofd gezien. Investeer voor de buurt”* (Nieuw-West, Markt Lambertus Zijlplein). Er werd opgeroepen om uit te gaan van wat er al is. Dit ging over het DNA van een buurt, hoe deze is gebouwd, maar ook over de bestaande bewoners en of je je burens kent en of het straks nog wel gezellig is. Gerelateerd aan de ziel van de stad is de betaalbaarheid. Er leeft een zorg of mensen zich nog een woning in de stad kunnen veroorloven.
- Vitale buurten: Voor Amsterdammers is hun buurt de plek waar veel van het dagelijks leven zich afspeelt. In veel gesprekken wordt opgeroepen om gekoppeld aan verdichting te investeren in buurten: in beheer en onderhoud, veiligheid, groen of het opknappen van een speeltuin. Het belang van sociale voorzieningen en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte werd benadrukt. Er is de hoop dat extra bewoners leidt tot een supermarkt op loopafstand of dat de tram of bus wat vaker kan rijden. *“Ik woon bij de metro en winkels. Dat zijn belangrijke elementen om fijn te kunnen wonen. Daar liggen kansen”* (Noord, markt Buikslotermeerplein). Veel bewoners van Amsterdam zien momenteel mooie nieuwe wijken verrijzen, terwijl in hun eigen buurt niets gebeurt. Ontwikkelingen moeten ook iets opleveren voor bestaande bewoners.
- Samen Stadmaken: Amsterdammers willen samen werken. Of het nu gaat over wat precies de ziel van de buurt is of wat de wijk vitaler kan maken –en wat ook juist niet–, Amsterdammers eisen, terecht, hun rol. De titel van het advies van het panel is dan ook; En nu écht samen stadmaken!



1.4 Een huis in Amsterdam

Het tekort aan woningen belemmert mensen in hun dagelijks leven en persoonlijke ontwikkeling. Een passende en betaalbare woning is een basis van waaruit mensen hun leven verder vorm kunnen geven. Dit geldt voor nieuwe Amsterdammers die hierheen komen om een opleiding te volgen, deel te nemen aan het culturele leven of omdat ze op zoek zijn naar een veiliger plaats dan waar ze vandaan komen. Maar het geldt ook voor Amsterdammers die hier al wonen en op zoek zijn naar een plek voor zichzelf, voor hun groeiende of juist krimpende gezin of waar ze op een prettige manier oud kunnen worden. De krapte op de woningmarkt maakt ook dat steeds meer Amsterdammers genoegen moeten nemen met woningen met achterstallig onderhoud en slechte energielabels. Dit leidt tot hogere huisvestingslasten en in een aantal gevallen zelfs tot ongezonde leefsituaties. De krappe woningmarkt werkt speculatie en uitbuiting in de hand.

Omdat veel mensen die hier geen plek kunnen vinden wel in Amsterdam werken, zorgt dit voor toenemende pendel en daarbij behorende druk op het wegennet en openbaar vervoer. Volgens de Economische Verkenningen MRA werd in 2019 ruim de helft van de 695.000 arbeidsplaatsen in Amsterdam ingevuld door mensen van buiten de gemeente. Hoge huisvestingslasten in de stad en lange reistijden naar de stad maken dat arbeidskrachten in een aantal sectoren steeds moeilijker te vinden zijn. Mede hierdoor wordt het lastiger om mensen te vinden die de stad draaiende houden: in de zorg, bij de politie, in het onderwijs en bij de stadsreiniging. Dit legt een enorme druk op de betrouwbaarheid en betaalbaarheid van deze voorzieningen.

1.5 Thuis in Amsterdam

Ook geografisch ontwikkelt de stad zich in twee snelheden. De afgelopen jaren zien we dat de voor- en nadelen van de groei ongelijk verdeeld zijn over de stad. De leefbaarheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid staan in bepaalde delen van de stad onder druk. Dat blijkt uit verschillen en veranderingen in buurtwaarde-

ringscijfers, maar ook uit de groeiende kloof wat betreft de leef-situatie en de sociaaleconomische positie van Amsterdammers. Dit is een kloof die zich ruimtelijk en sociaal manifesteert. Dit leidt tot kansenongelijkheid, onder meer op het vlak van opleiding, bestaanszekerheid en de fysieke en mentale gezondheid van Amsterdammers. In een aantal Amsterdamse buurten stapelt de sociaaleconomische problematiek zich op.

Daarnaast leidt snelle verandering er in toenemende mate toe dat bepaalde groepen bewoners van hun buurt vervreemden. Sommige Amsterdammers zijn bang dat te snelle groei en verandering de identiteit van hun buurt of zelfs de stad aantast. Daarmee staat voor veel mensen hun plek in Amsterdam gevoelsmatig onder druk: “ben ik nog wel thuis in Amsterdam?”.

In 2025 bestaat Amsterdam 750 jaar. In deze historie is vernieuwing een constante, maar heeft de stad ook een sterke eigen identiteit ontwikkeld. Deze identiteit zit in de gebouwen, typisch Amsterdamse ondernemingen maar ook in de manier waarop Amsterdammers met elkaar omgaan. Hierbinnen heeft ieder deel van de stad weer een eigen identiteit en is iedere buurt weer net even anders. Het is zaak om ook bij de verdere ontwikkeling van de stad bestaande kwaliteiten en identiteiten te behouden en verder uit te bouwen. De identiteit van plekken vormt de brug tussen wat bestaat en wat nieuw wordt ontwikkeld.

1.6 Wendbaarheid

Op het moment van opstellen van deze ontwikkelstrategie bevindt de woningbouw in Amsterdam, en breder in heel Nederland, zich in zwaar weer. De oplopende rente, internationale ontwikkelingen en daarmee samenhangende stijging van de prijzen voor bouwmaterialen en grondstoffen maken dat veel gebiedsontwikkelingsprojecten onder druk komen te staan. Ook personeelstekorten spelen de sector parten. Voor 2023 lijkt de bouwproductie ten opzichte van eerdere jaren sterk af te nemen. Tegelijkertijd zijn de onderliggende factoren

voor de aantrekkingskracht van Amsterdam onveranderd: sterke demografische groei en een goed vestigingsklimaat. De vorige bouwcrisis van 2008-2014 heeft ons geleerd dat het belangrijk is dat de woningbouwplannen op orde zijn als de markt weer aantrekt. Er moet zoveel mogelijk worden doorgewerkt aan het op orde brengen van de juiste condities om die woningbouwplannen te kunnen uitvoeren.

De huidige bouwcrisis leert ons dat we robuust moeten programmeren, waarbij we snel en effectief kunnen reageren op onverwachte ontwikkelingen in de markt. Duidelijker dan voorheen maken we groei voorwaardelijk: geen groei zonder de benodigde voorzieningen en de daarbij behorende investeringen. Tegelijk kijken we met de Ontwikkelstrategie voorbij de huidige crisis en zetten we nieuwe accenten in de stedelijke ontwikkeling, zowel qua inhoud als qua aanpak.

1.7 20.000 woningen erbij

Ondanks de huidige bouwcrisis kiest de stad ervoor om de bouw van 7.500 woningen per jaar mogelijk te maken. Zo zijn we klaar als de markt weer aantrekt. Dit is een continuering van de bouwproductie van de afgelopen jaren, maar ook een versnelling ten opzichte van het bouwtempo van 5.000 per jaar uit de Omgevingsvisie.

Dit betekent dat er tot 2035 circa 90.000 woningen gebouwd moeten kunnen worden. Voor de korte termijn werkt de stad aan veel plannen die tot ongeveer 2030 een goede basis bieden voor het halen van deze ambitie. Na 2030 neemt de jaarlijkse planvoorraad – de voorraad van alle geplande woningbouwprojecten – echter snel af (zie grafiek). Om ook in de periode 2030-2035 voldoende woningen te kunnen bouwen, dient de planvoorraad aangevuld te worden met circa 20.000 woningen. Bij de programmering van deze woningen blijft het uitgangspunt 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector woningen. Voor de periode na 2035 zal verdere aanvulling noodzakelijk zijn. Hiermee geeft de Ontwikkelstrategie invulling aan de actielijn “Aanvullen planvoorraad” uit het Woningbouwplan 2022-2028.

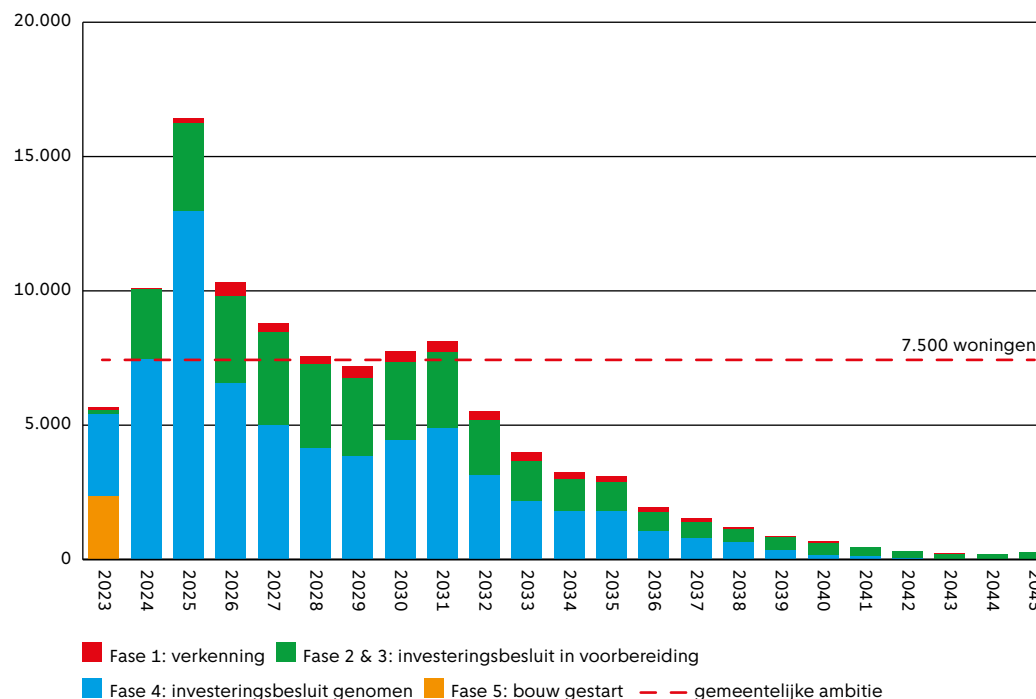
Uiteraard vraagt deze ambitie ook om ruimte voor infrastructuur, voorzieningen en arbeidsplaatsen die de bewoners van al deze woningen nodig zullen hebben. Denk aan basisscholen, gymzalen, kinderdagverblijven, gezondheidscentra, buurtkamers, groen en sportvelden.

Daarbij kiest de Ontwikkelstrategie 2035 ervoor om de komende 15 jaar vanuit de bouwambitie zoveel mogelijk bij te dragen aan het tegengaan van de tweedeling in de woningmarkt en de verschillen in leefkwaliteit tussen buurten. Hiermee geven we invulling aan de inzet van de Omgevingsvisie: een menselijke metropool.

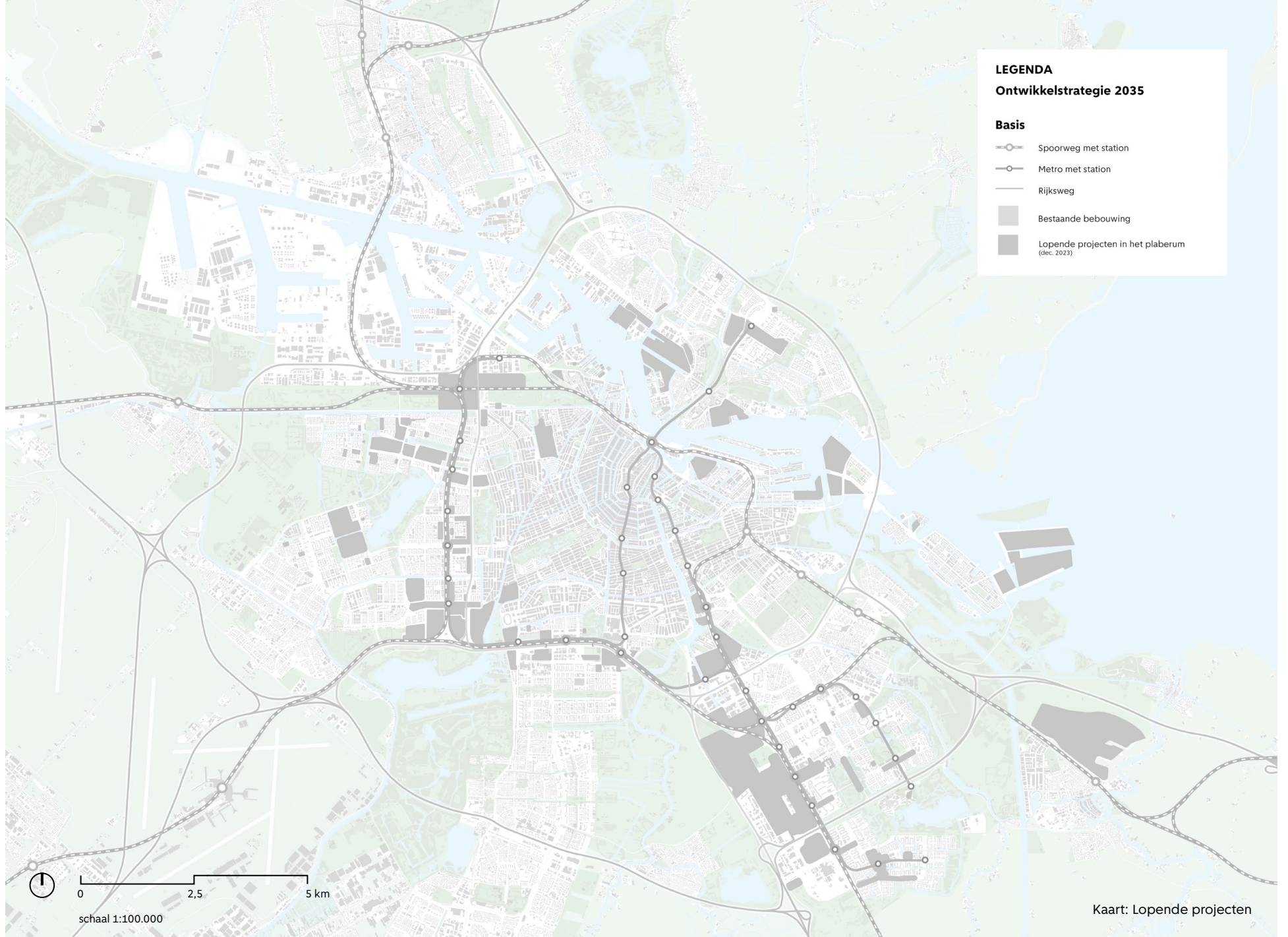
Planvoorraad

Deze grafiek geeft de verwachte planvoorraad per plaberumfase inclusief doorschuif weer, gebaseerd op cijfers uit juli 2023. Op de Y-as staat de verwachte planrealisatie in aantal woningen, op de X-as staan jaartallen. De rode lijn symboliseert de inzet van het toevoegen van (minimaal) 7500 woningen per jaar. Zoals in de grafiek te zien, zal daar met de huidige planvoorraad na 2031 niet meer aan voldaan kunnen worden.

Om in de periode 2032-2035 aan deze inzet te kunnen voldoen zullen er toevoegingen gedaan moeten worden aan de planvoorraad, zoals af te lezen in de grafiek. In totaal laat de planvoorraad een tekort zien van ± 24.000 woningen in deze periode. Door de overmaat aan plannen in de komende jaren is de verwachting dat een deel daarvan naar latere jaren doorschuift waardoor de daadwerkelijke benodigde toevoeging aan de planvoorraad lager uitkomt. Hoeveel dit is, is lastig te voorspellen maar de verwachting is dat aanvulling van de planvoorraad met 20.000 woningen genoeg is om, rekening houdend met doorschuif en uitval, de planvoorraad op orde te brengen voor het tot 2035 structureel in aanbouw nemen van 7500 woningen per jaar. De komende periode moet worden gemonitord in hoeverre de aanvullingen op de planvoorraad ook daadwerkelijk genoeg blijken.



Verwachte ontwikkeling planvoorraad 2023-2045



Inzet Ontwikkelstrategie

Met de Ontwikkelstrategie maakt Amsterdam de volgende keuzes:

- Om het woningtekort tegen te gaan kiest Amsterdam ervoor om nieuwe ruimte voor verdichting te zoeken. We maken de bouw van 7500 woningen per jaar ook voor de middellange termijn mogelijk. We beseffen dat dit veel van de stad vraagt en een grote impact heeft op de buurten waar dit plaats gaat vinden.
- We grijpen deze woningbouwopgave aan om de stad te verbeteren, we ontwikkelen zo dat dit bijdraagt aan de ambities op het gebied van een duurzame toekomst en solidaire stad met kansen voor iedereen.
- Uitgangspunt bij ontwikkelingen is om bij te dragen aan een complete stad en vitale buurten. Dit betekent dat we ervoor waken dat de groei van de stad kwetsbare maar noodzakelijke functies verdringt. Hiervoor houden we stedelijk en binnen projecten ruimte vrij. Dit betekent onder andere een terughoudender inzet dan afgelopen periode in de transformatie van bedrijventerreinen. We hebben aandacht voor voldoende groen, voorzieningen en ruimte voor vitale functies.
- De kansen om bij te dragen aan deze ambities zijn het grootst wanneer we inzetten op het benutten en verbeteren van de bestaande stad. Dit is ook financieel verstandig omdat hier kansen liggen investeringen in nieuwe infrastructuur en voorzieningen te beperken en kansen liggen voor koppeling met beheer- en onderhoudsbudgetten.
- De grootste ruimtelijke kansen voor beter benutten en verbeteren van het bestaande liggen rondom de kernen buiten de binnenstad. We zetten daarom vol in op het versterken van de centra en het verbeteren van de buurten daaromheen. Dit sluit aan bij de keuze voor meerkernige ontwikkeling uit de Omgevingsvisie 2050.
- Deze ontwikkelingen van stedelijke centra en omliggende buurten gaan hand in hand en versterken elkaar. Bijkomend voordeel is dat de binnenstad wordt ontlast.
- In aanvulling hierop zetten we een nieuwe stap in de ontwikkeling van Haven-Stad. Dit doen we gefaseerd en in aansluiting op de afspraken die hierover zijn gemaakt met het Rijk en partners in het gebied. Hier kan zich op termijn een nieuwe stedelijke kern ontwikkelen.
- Ontwikkeling kan alleen onder randvoorwaarden. Met name investeringen in bereikbaarheid en het energiesysteem maken we randvoorwaardelijk voor de mate waarin we er de komende periode in slagen om de op te stellen plannen ook daadwerkelijk te realiseren.
- Deze inzet vraagt op onderdelen een andere manier van werken met meer aandacht voor samen stadmaken, het projectoverstijgend perspectief en andere financiële perspectieven. Hiervoor zoeken we de samenwerking met bewoners en andere partners in de stedelijke ontwikkeling.

2

Verantwoorde groei



Pieter Postsingel

2. Verantwoorde groei

In het Coalitieakkoord 2022-2026 zet Amsterdam in op verantwoorde groei. De stad kiest ervoor om de vraag naar ruimte in de stad een plek te geven maar stelt hier, in lijn met de Omgevingsvisie 2050, wel voorwaarden aan. De groei van de stad mag niet ten koste gaan van bestaande buurten en bewoners. De ontwikkeling die de stad voor ogen heeft, moet uiteindelijk de hele stad ten goede komen.

2.1 Koers 2025

De afgelopen jaren heeft de stad veel woningen gebouwd; in de periode 2016-2022 circa 7500 per jaar. Dit gebeurde vooral door verdichting: het toevoegen van woningen en andere functies binnen bestaand stedelijk gebied. Zo kon Amsterdam het groene landschap buiten de stad open houden voor natuur en recreatie en de agglomeratiekracht van de stad versterken.

De huidige bouwprojecten liggen vooral in de zogenaamde ringzone, langs de ring A10, het spoor en de Noordelijke IJ-oeveren. Deze ontwikkelingen leveren niet alleen veel woningen in aantrekkelijke nieuwe buurten en wijken op, maar verbinden ook de verschillende delen van de stad met elkaar. Waar de gebieden langs het IJ eerst met hun rug naar het water stonden, zijn nu aantrekkelijke oevers gecreëerd. De gevoelsmatige barrières van de spoordijk (zuidkant) en bedrijvigheid en industrie (noordkant) zijn grotendeels geslecht, met een toenemend aantal verplaatsingen over het IJ als gevolg. De voormalige zones langs de Ring West en Zuid zijn omgevormd tot aantrekkelijke stationsomgevingen in hoge dichtheden. Met het Zeeburgereiland ontwikkelen

we de ontbrekende schakel tussen IJburg en de binnenstad. Verontreinigde gronden zijn gesaneerd en bedrijven met schadelijke uitstoot verplaatst. Zo is de ringzone gezonder, veiliger en aantrekkelijker geworden en zijn verschillende delen van de stad beter verbonden.

De ontwikkelingen boden ook ruimte voor nieuwe en groeiende vormen van werkgelegenheid. Aan de zuidkant van de stad ontwikkelde de Zuidas en later Amstel III zich verder tot internationale toplocaties voor de financiële en zakelijke dienstverlening. Langs het IJ kreeg de creatieve dienstverlening een plek op locaties als NDSM en de Minervahaven. De tech-sector ontdekte binnenstedelijke locaties als het Oosterdok. Juist stedelijke kwaliteiten en menging met andere functies bleken hierbij doorslaggevende vestigingsvoorwaarden.

Basis voor deze ontwikkelingen was de in 2011 vastgestelde Structuurvisie 2040 waarin de “vergroting van het centrummilieu” een belangrijke inzet vormde. Deze inzet is vervolgens in 2016 in Koers 2025 vertaald naar projecten.

Inmiddels zijn – mede op basis van Koers 2025 – bijna 70.000 woningen in aanbouw genomen. De komende jaren zal een groot deel van de ontwikkelingen in de ringzone zijn voltooid naderen. De vraag is waar Amsterdam ook na deze periode ruimte vindt voor wonen, werk en recreatie. En hoe we die kunnen realiseren.

2.2 Meerkernige ontwikkeling

Na de ontwikkeling van de ringzone komt een nieuwe ontwikkelingsfase voor de stad in beeld. Nu is het tijd om de bestaande wijken daarbuiten, in de stad maar ook in de regio verder te versterken en te ontwikkelen. Niet als buitenwijk van de Amsterdamse binnenstad, maar juist als volwaardige kernen met een compleet voorzieningenaanbod en vanuit een eigen identiteit: de meerkernige ontwikkeling.

De afgelopen jaren is hier een begin mee gemaakt, getuige de plannen voor ArenAPoort, het Osdorpplein en het Buikslotermeerplein. Ook de Zuidas ontwikkelt zich steeds meer van een puur zakendistrict naar een gemengd stedelijk milieu, met winkels, horeca en andere voorzieningen. De ambitie voor de komende jaren is om deze ontwikkelingen beter te laten aansluiten op hun omgeving en daarmee van nóg grotere betekenis te laten zijn. De ontwikkeling van stedelijke kernen gaat hierbij hand in hand met versterking van de buurten daaromheen. De buurten om deze stedelijke centra profiteren van uitbreiding van de verbetering van stedelijke voorzieningen en bereikbaarheid. Omgekeerd zorgt verdichting van omliggende buurten voor meer draagvlak voor deze voorzieningen en het openbaar vervoer in de stedelijke kernen.

Zo creëert de stad niet alleen ruimte voor aanvullende woningbouw, maar ontstaat ook de mogelijkheid om bij te dragen aan de bredere opgaven waar de stad voor staat.

In veel Amsterdamse buurten liggen grote opgaven op het gebied van verbetering van de woningvoorraad, kansengelijkheid, energietransitie en leefkwaliteit (o.a. veiligheid, gezondheid, klimaatadaptatie en waterkwaliteit). Andere opgaven zijn de nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen, logistiek, autoluw en deelmobiliteit. Verder staan er

grote onderhoudsprojecten op de rol, zowel in de openbare ruimte als voor woningen en voorzieningen. Veel meer dan in “nieuwe wijken” liggen er in bestaande buurten kansen om deze opgaven te koppelen aan verdichting.

Dit heeft gevolgen voor de manier waarop we de stad ontwikkelen. Meerkernige ontwikkeling betekent dat we terughoudender kunnen zijn in de transformatie van bedrijventerreinen naar woon-werkgebieden, zodat we ruimte voor werk en vitale functies kunnen behouden. Door ontwikkeling van de kernen buiten de binnenstad proberen we de druk op het centrum te verlichten. En doordat we de stad verder verdichten, hoeven we niet te bouwen in het landschap om de stad.

Door de ontwikkeling van de buitenwijken binnen bestaand stedelijk gebied, komt Amsterdam nog nadrukkelijker in de agglomeratie te liggen. Dit biedt mogelijkheden om intensiever met buurgemeenten te werken aan verbindingen, het landschap en het voorzieningenniveau.

Het betekent ook dat in plannen veel meer gekeken moet worden naar wat er al is dan enkel naar wat er moet komen. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor bewoners, ondernemers en gebruikers van de stad. Ook corporaties hebben in bestaande buurten een veel vanzelfsprekender positie dan in veel transformatieprojecten van bedrijventerreinen en havengebieden.

Deze nieuwe ontwikkelingen bieden de stad de gelegenheid om invulling te geven aan de ambities uit de Omgevingsvisie en nieuwe accenten te leggen. Daardoor kunnen Amsterdammers, bewoners en ondernemers zich ook in de toekomst thuis blijven voelen in hun stad. Dit doen we door in te zetten op een solidaire stad met kansen voor iedereen en een duurzame toekomst voor Amsterdammers.

2.3 Solidaire stad met kansen voor iedereen

Amsterdam zet vol in op het tegengaan van kansenongelijkheid en heeft hierin met sociale woningbouw ruimtelijk een rijke traditie. Tegelijkertijd zijn er in Amsterdam nog ongeveer vijftig buurten waar relatief veel mensen wonen met een lage maatschappelijke positie (zie kader). In een groot deel van deze buurten, maar niet overal, speelt de fysieke omgeving hierbij een rol. Ruimtelijke structuren beperken dan kansen voor bewoners om zich te ontwikkelen, om een gezonde leefstijl te hebben, gezond en gelukkig oud te worden of ze werken stress en eenzaamheid in de hand.

Een groot aantal van deze buurten ligt rondom de verder te ontwikkelen kernen buiten het centrum. Verdichting door nieuwbouw kan hier een krachtig ruimtelijk instrument zijn. Door hier woningen toe te voegen ontstaat een groter draagvlak voor voorzieningen, kan de openbare ruimte en het groen worden verbeterd en kan eenzijdigheid in bijvoorbeeld het woning- of winkelaanbod worden aangepakt. Voor met name praktisch opgeleiden draagt de nabijheid van werk en stageplaatsen bij aan grotere kansengelijkheid op de arbeidsmarkt. De komende periode wil Amsterdam deze dynamiek vooral ten goede laten komen aan die buurten die dit het hardst nodig hebben en waar dit het grootste effect kan hebben.



Markt bij Kraaiennest

Buurten met kwetsbaarheid en ruimtelijke opgaven

In Amsterdam zijn ongeveer 50 buurten die laag scoren op de SES (Sociaal Economisch Score) indicatoren. In deze buurten zijn bovengemiddeld veel bewoners (>17,5%) kwetsbaar op drie van de volgende hulpbronnen:

- Besteedbaar huishoudeninkomen (de laagste 20% van Nederland)
- Hogere ziektekosten dan gemiddelde Amsterdammer
- Laag opleidingsniveau
- 0-17 jaar: ouders kwetsbaar op werk, opleiding en/of gezondheid
- 18-65 jaar: geen werk en geen opleiding volgend
- 66+: alleenwonend met kwetsbare gezondheid, of partner met kwetsbare gezondheid

Deze Kwetsbaarheidsscore combineert de vier belangrijkste voorspellers voor een lagere kwaliteit van leven namelijk een laag inkomen, een laag opleidingsniveau, geen werk en een slechte gezondheid. Hier is extra aandacht nodig.

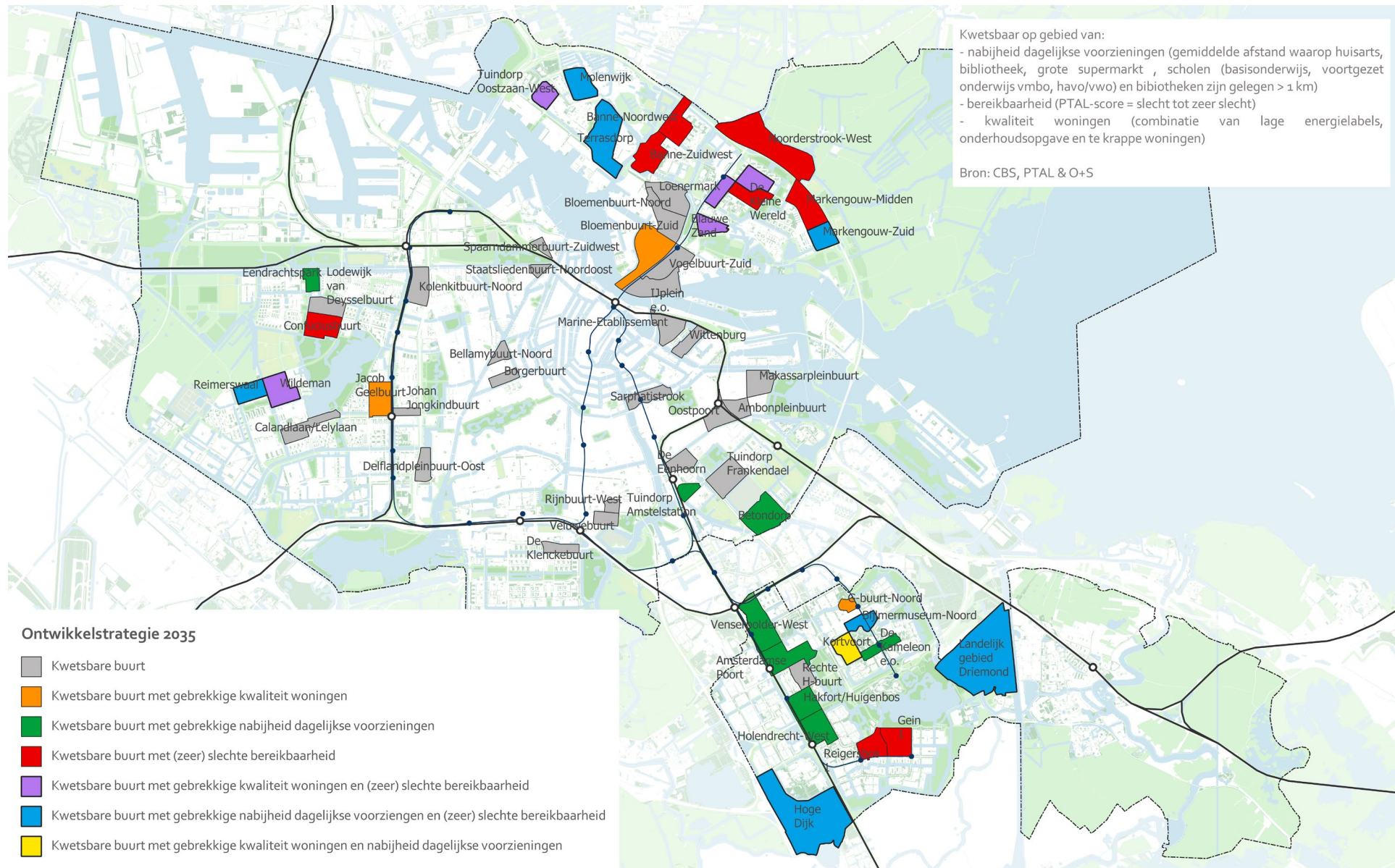
Eén van de stappen om op lange termijn kansenongelijkheid tegen te gaan is het inzetten op kwetsbare buurten. Gebiedsontwikkeling is hiervoor een krachtig middel dat hierbij kan helpen, maar biedt vooral kansen in buurten die sociaal én ruimtelijk kwetsbaar zijn.

Ongeveer 25 van de 50 sociaal kwetsbare buurten zijn ook *ruimtelijk kwetsbaar* door een gebrek aan (een combinatie van):

- Woningkwaliteit: veel krappe woningen, lage energielabels en onderhoudsopgaven
- Nabijheid van dagelijkse voorzieningen: gemiddelde afstand tot huisarts, grote supermarkt, school en bibliotheek is > 1 km
- Bereikbaarheid: (zeer) slechte OV-bereikbaarheid o.b.v. Public Transit Accessibility Level

Niet alle buurten waarvoor dit geldt worden in de Ontwikkelstrategie voorgesteld als te ontwikkelen locaties. Hiervoor zijn verschillende redenen te benoemen die elders in het stuk worden toegelicht;

Dit betekent dat de ontwikkelstrategie op buurten inzet waar daadwerkelijk kansen worden gezien om met ruimtelijke verbeteringen bij te dragen aan de sociaal economische opgave. Met als randvoorwaarde dat deze plekken aansluiten bij een momentum en/of (grote) bovenplanse investeringen op orde zijn.



Kwetsbaarheid buurten op verschillende ruimtelijke facetten

Niet iedere sociale opgave kan ruimtelijk worden opgelost. Het instrument van verdichting kan vooral een positieve verandering teweeg brengen in buurten waar sociale problematiek en achterstanden samenhangen met fysieke aspecten als slechte woonkwaliteit, beperkt aanbod en kwaliteit van voorzieningen en een slechte bereikbaarheid. Bijvoorbeeld als middel om het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer te vergroten, om klimaatstress te reduceren, als financiële drager van investeringen of als middel om het woningaanbod te verbreden en zo doorstroming binnen de buurt mogelijk te maken.

Met deze inzet in de Ontwikkelstrategie sluit de fysieke sector aan op inzet van Rijk, gemeente en partners in het Masterplan Zuidoost, Samen Nieuw West en Aanpak Noord. Ook hierin is de inzet om de bestaanszekerheid van Amsterdammers in kwetsbare wijken te verbeteren door de woonomstandigheden en directe leefomgeving te verbeteren. Ook vanuit de nationale programma's is de samenwerking met bewoners, gebruikers en sociale partners in de gebieden belangrijk. Gezamenlijk wordt gekeken hoe verdichting bij kan dragen aan deze ambities.

Ook buiten deze buurten, op plekken waar vanuit andere overwegingen gekozen wordt om te verdichten of te bouwen, wordt bekeken op welke manieren in die ontwikkeling kan worden bijgedragen aan kansengelijkheid, gezondheid en bereikbaarheid voor bestaande en nieuwe bewoners en ondernemers.

2.4 Duurzame toekomst

Het klimaat verandert, dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de stad en de veiligheid van bewoners en ondernemers. In "Onze stad van morgen" heeft het College de noodzaak verder te versnellen op het gebied van klimaat en energie onderstreept en aangegeven hoe de stad dit komende jaren gaat doen. Zo voorkomen we dat we de consequenties en kosten van onze keuzes afwentelen op toekomstige generaties.

Dit is een van de redenen om binnenstedelijk te verdichten. Het bouwen van woningen en toevoegen van arbeidsplaatsen binnen bestaand stedelijk gebied houdt het landschap om de stad open. Het beperkt CO₂-uitstoot en materiaalgebruik in vergelijking met de ontwikkeling van uitleggebieden (nieuwbouwwijken aan de rand van de stad) en het zorgt ervoor dat we optimaal gebruik maken van reeds bestaande infrastructuur voor mobiliteit, energie, warmte en data. Daarom wil Amsterdam bij de verdichting van de stad zoveel mogelijk gebruikmaken van wat er al is aan voorzieningen, openbare ruimte en infrastructuur. De inzet op stedelijke kernen en beter benutten van al aanwezige voorzieningen in de gemengde buurten past hier goed bij.

Daarnaast kan verdichting van de stad een aanjager zijn voor de verduurzaming van bestaande buurten en vastgoed. Bijvoorbeeld door hier mogelijkheden voor waterberging, collectieve warmte, het aardgasvrij maken van bestaande woningen of duurzamere manieren van vervoer aan te koppelen. En door in de inrichting en programmering van buurten keuzes te maken die efficiënt gebruik van de energievoorziening mogelijk maken. In delen van de stad waar zich beheer- en onderhoudsopgaven aandienen, liggen kansen om gelijktijdig de openbare ruimte te verbeteren en deze klaar te maken voor de toekomst. Dit kan de businesscase voor duurzame oplossingen voor zowel netbeheerders als Amsterdammers verbeteren. De mogelijkheden hiertoe verschillen van plek tot plek, maar zijn het grootst in bestaande buurten. Bij nieuwbouw, beheer, onderhoud en ontwikkeling vraagt dit om een goede afstemming tussen de gemeente en andere partijen, zoals woningcorporaties, netbeheerders en onderwijsinstellingen.

Beter benutten alleen is echter onvoldoende. Verdere verdichting zorgt voor extra druk op het energie- en warmtenetwerk en vergroot opgaven op het gebied van waterberging, hittestress, en het borgen van de stadsnatuur. Veel hiervan is randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. Bij de energievoorziening is dit nu al nijpend. Al bij de huidige ontwikkelingen zien we dat de

energienetwerken tegen hun grenzen aanlopen. Op een groot aantal plekken in de stad is het momenteel niet mogelijk om grotere energievragers als scholen, bedrijven en supermarkten, essentieel voor het ontwikkelen van complete vitale buurten, op het energienet aan te sluiten.

De uitbreiding van het energie- en warmtenetwerk is daarom randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de stad. Momenteel wordt, op basis van het Ontwikkelingskader Energievoorziening Amsterdam, gewerkt aan uitbreiding van het energienetwerk in de stad. Het streven hierbij is in 2031 een robuust energienetwerk te hebben dat ook een basis biedt voor toekomstige ontwikkelingen. Voor aanvulling van de planvoorraad voor de periode 2031-2035 die in dit document worden voorgesteld is uitvoering van dit kader dus randvoorwaardelijk. Dit betekent dat we hiervoor, in goede samenhang met alle andere ruimtevragers in de openbare ruimte, boven en onder de grond ruimte moeten vinden, ook in nieuwe ontwikkelingen. Daarbij zijn we voor onze energievoorziening ook afhankelijk van de inzet vanuit de provincie en de regio om uitbreiding van het landelijke energienetwerk van Tennet mogelijk te maken. Zowel voor het vinden van ruimte binnen de stad als voor de samenwerking met de provincie en de regio is het belangrijk om vroegtijdig de problematiek en de kansen goed in beeld te hebben.

Ondanks deze inspanningen zal de klimaatopgave de komende decennia zal nadrukkelijker op de stad afkomen. De kans op onder andere hittegolven, overstromingen, bodemdaling en verzilting neemt toe. Nieuw aan te wijzen ontwikkellocaties dienen ook voor de langere termijn een verstandige keus te zijn. Daarom kiest de stad voor ontwikkellocaties die met het oog op klimaatverandering toekomstbestendig zijn ('water- en bodemsturend') of zijn te maken (adaptatie).

Het tegengaan van hittestress en het langer vasthouden van water ten behoeve van drogere periodes vraagt om meer ruimte voor waterberging en stadsnatuur, zowel in gebouwen en de openbare ruimte als op het niveau van de stad. Ook hier geldt dat klimaatadaptieve maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan niet alleen nodig zijn voor allerlei nieuwe ontwikkelingen, maar ook kunnen bijdragen aan de toekomstbestendigheid van wat er nu al gebouwd is. Op specifieke plekken moet aandacht zijn voor opgaven als bodemdaling, stijging van het calamiteitenpeil en verzilting. Voor de inschatting van opgaven op het gebied van klimaatadaptatie en waterkwaliteit voor potentiële ontwikkellocaties is in de Ontwikkelstrategie onder andere gebruik gemaakt van de in opdracht van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht opgestelde geschiktheidskaarten.⁴

Binnen ontwikkellocaties zal het watersysteem bepalender worden in de planvorming. Om overstromingen tegen te gaan moeten we de huidige waterkeringen in stand houden en ruimte reserveren voor toekomstige ophoging en versterking. Om de schade door een overstroming te beperken moeten we gevolgbepijking en het herstel bij overstromingen meenemen als integraal onderdeel bij de planvorming.

4 Zie voor Watergeschiktheidskaart van het waterschap AGV: <https://www.agv.nl/nieuws/2023/maart/geschiktheidskaart/>
Zie voor Watergeschiktheidskaart van de Provincie Noord-Holland: [Signaalkaart klimaatadaptatie \(noord-holland.nl\)](https://www.nh.nl/signaalkaart-klimaatadaptatie-noord-holland.nl)

3

Complete stad, vitale buurten



Buikslotermeerplein

3. Complete stad, vitale buurten

Wanneer de stad zich op een verantwoorde manier wil ontwikkelen richting een duurzame toekomst met kansen voor alle Amsterdammers, is het bouwen van woningen alleen niet voldoende.

Groei en intensiever gebruik van de stad betekent ook uitbreiding van de vervoers- en nutssystemen, van ruimte om te verblijven en te recreëren, van voorzieningen en winkels en van ruimte voor werkgelegenheid en culturele expressie. De ontwikkelstrategie moet dus niet alleen ruimte maken voor nieuwe woningbouwlocaties, maar ook voor andere onderdelen van een complete stad. Dit zal niet overal en overal tegelijk kunnen. De mogelijkheden van de gemeente zijn beperkt en dit vraagt binnen projecten maar ook op projectoverstijgend niveau om afwegingen.

Meerkernige ontwikkeling betekent dat we de verschillende delen van de stad completer maken. Nieuwe en bestaande kernen worden beter verbonden met elkaar en de omliggende buurten, en er ontstaan complete clusters met stedelijke voorzieningen.

Voor veel Amsterdammers speelt een groot deel van hun dagelijks leven zich af in de buurt. Tijdens het participatietraject van de Ontwikkelstrategie gaven bewoners aan groot belang te hechten aan de eigenheid van de buurt en de sociale netwerken die het buurtgevoel versterken. Nabijheid van voorzieningen, een goede openbare ruimte en ruimte voor lokale bedrijvigheid werden genoemd als voorwaarden voor een prettige leefomgeving.

De ontwikkeling van de stad biedt de mogelijkheid de dagelijkse leefomgeving te verbeteren. Juist in een snel veranderende stad is de buurt de plek waar mensen zich bekend en thuis voelen. Daarom zetten we verdichting in als middel voor het realiseren van vitale buurten (zie kader). Tegelijk kijken we waar we bestaande (erfgoed-)kwaliteiten kunnen behouden bij de ontwikkeling van nieuwe wijken, maar juist ook bij het versterken van bestaande buurten.

Omdat we kiezen voor groeien binnen grenzen en het niet groter laten worden van de stad, betekent dit dat de druk op de ruimte en de intensiteit van het gebruik toeneemt. Bij verdichting neemt de geluidsbelasting toe. Risico's met betrekking tot externe veiligheid – bijvoorbeeld bij het verdichten van stationskwartieren langs routes voor gevaarlijke stoffen – kunnen toenemen.⁵ Waar verdichting leidt tot verdere verstening van het gebied, moeten we rekening houden met de toenemende noodzaak van waterberging.

In een verdichtende stad zullen we beter gebruik moeten maken van wat er al in de stad is. Dit is duurzaam en spaart investeringen uit, maar het biedt ook een basis voor eigenheid en kwaliteit. De stad vernieuwt, maar behoudt en versterkt wat waardevol is.

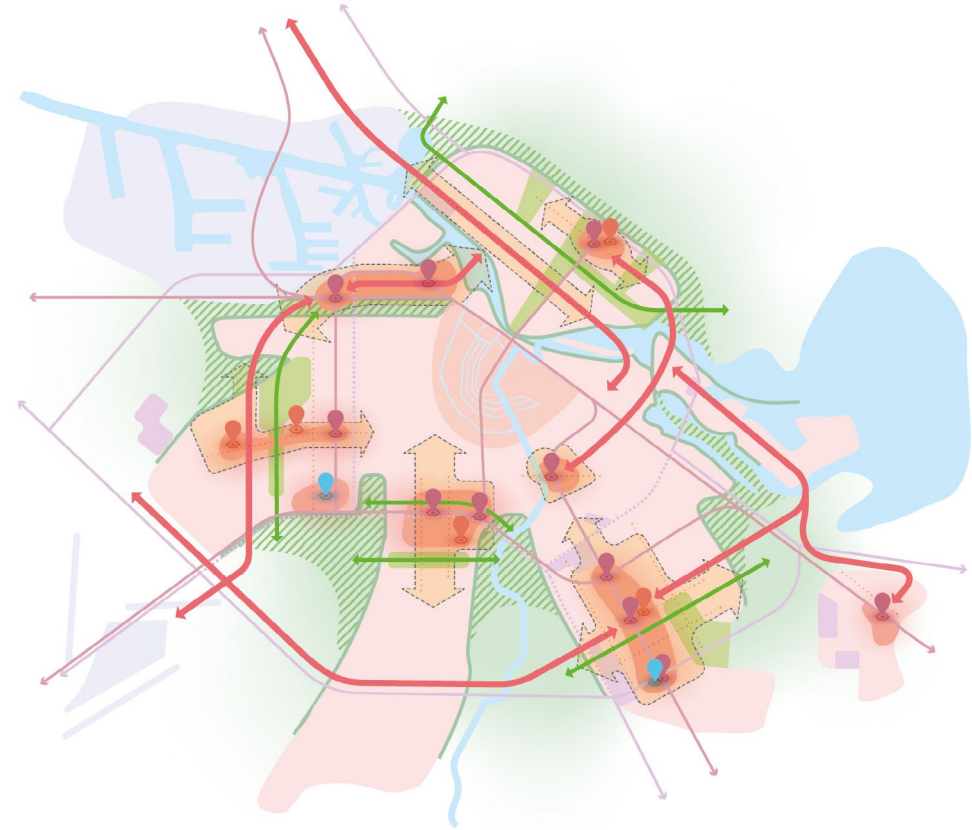
Juist in bestaande woonbuurten, met hun eigen historie, erfgoed, identiteit, sociale verbanden en bestaande woningvoorraad en

⁵ Antea (2024) Aanvulling OER Ontwikkelstrategie

voorzieningen, vraagt dit om maatwerk. Bij welke investeringen is de buurt gebaat? In dit soort afwegingen spelen bewoners, gebruikers, vastgoedeigenaren en sociale partners een cruciale rol. Zij kennen de buurt als geen ander en weten waar de opgaven liggen, wat de identiteitsdragers zijn, wat de buurt gezellig maakt, welke cruciale voorzieningen behouden moeten blijven en waar aanvullend behoefte aan is. Dan helpen we Amsterdammers verder en maken we Amsterdam een betere stad. Het realiseren van een complete stad, volwaardige stedelijke kernen en vitale buurten vraagt om integrale ruimtelijke ordening.

Daarom zetten we bij nieuwe ontwikkelingen in op:

- het ontwikkelen in de nabijheid van het stedelijk en regionaal openbaarvervoersnetwerk;
- het vernieuwen en vergroten van het stedelijk voorzieningenaanbod; in stedelijke kernen en stationskwartieren
- het vernieuwen en vergroten van het voorzieningenaanbod in de buurt
- het behouden en vergroten van ruimte voor werkgelegenheid en vitale functies;
- het hand in hand laten gaan van verdichting en vergroening;
- het vanuit de nieuwbouw aanjagen van verbeteringen en doorstroming in de bestaande woningvoorraad.



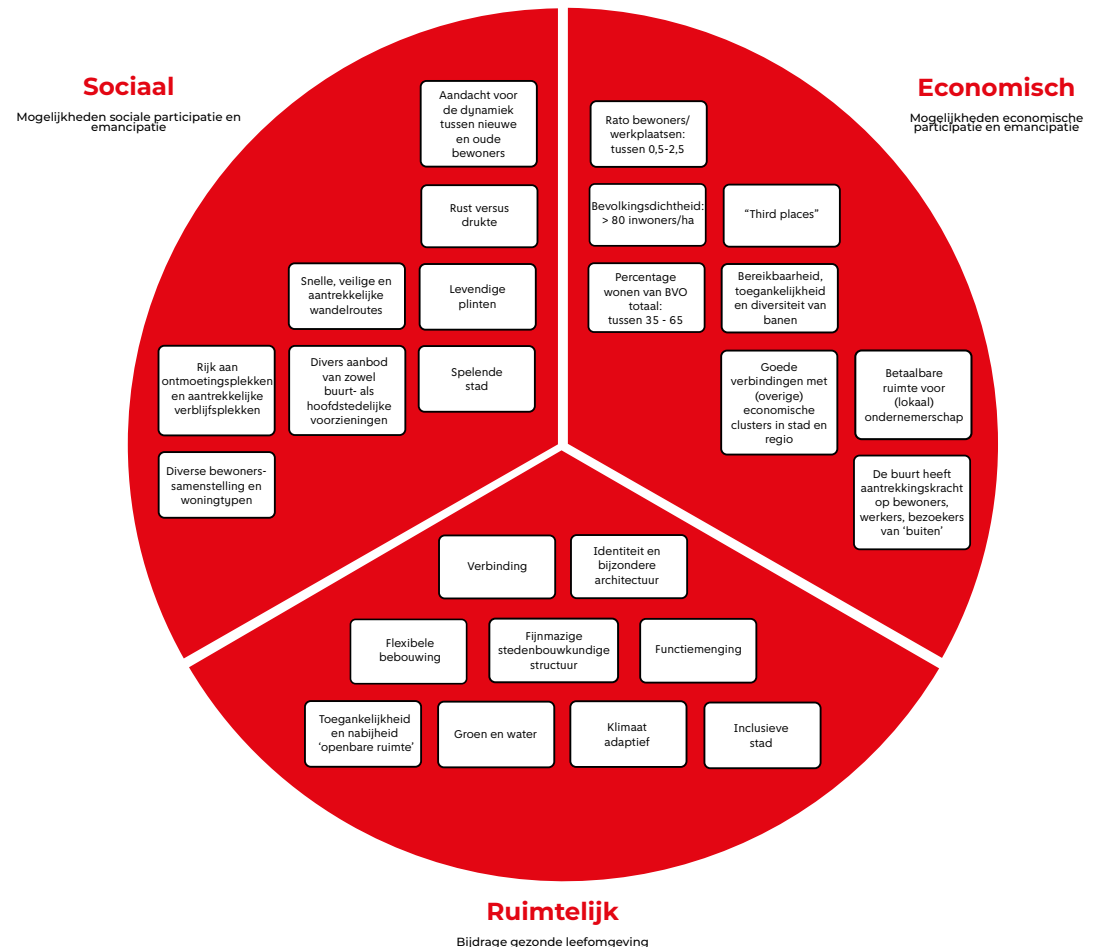
Conceptuele weergave van de inzet op meerkernige ontwikkeling. Door versterking van centra en stationskwartieren buiten de binnenstad worden de tangentialen verbindingen in het fiets-, openbaar vervoer- en groennetwerk belangrijker.

Vitale buurten

Een vitale buurt is een buurt waar wordt gewoond, gewerkt, gerecreëerd en verbleven. Het zijn buurten waar bewoners en ondernemers zich thuis voelen, contact met elkaar hebben en betrokken zijn bij de ontwikkelingen in hun omgeving. Wanneer buurten veranderen is het extra belangrijk dat mensen elkaar blijven ontmoeten.

Vitale buurten dragen bij aan de gezondheid, economische ontplooiing en leefkwaliteit van bewoners en ondernemers. De omgeving nodigt uit tot gezond bewegen en het aangaan van sociale interacties. Een vitale buurt biedt bewoners en ondernemers de mogelijkheid mee te draaien in de emancipatiemotor die de stad is, en maakt het mogelijk dat ze zich sociaal en economisch kunnen ontplooiën.

Een vitale buurt heeft zowel een relatie met de fysieke leefomgeving als met de sociale leefomgeving. De essentie van een vitale buurt is verbinding, zowel fysiek binnen een buurt, met de rest van de stad, als tussen bewoners en ondernemers. Hiermee wordt benadrukt dat altijd naar de sociaal, economische en ruimtelijke opgave van een buurt moet worden gekeken.



Aspecten van vitale buurten op de ruimtelijke, sociale en economisch dimensie.

3.1 Beter benutten van bereikbaarheid

Groei van de stad vraagt om het bereikbaar houden van de stad. De komende jaren wordt flink in de bereikbaarheid van de stad geïnvesteerd. Zowel in het oplossen van bestaande knelpunten als het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingsprojecten die voor de komende jaren op de rol staan. Nadruk ligt daarbij op investeringen in het openbaar vervoer en de fiets. Dit is voorwaarde om duurzaam en gezond te bewegen. Zo heeft de stad deze collegeperiode afspraken met het Rijk gemaakt over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, het sluiten van de Ringlijn, de aanleg van het Zuidasdok en over investeringen in de bereikbaarheid van diverse ontwikkelgebieden. Ook is er geld gereserveerd voor de bruggen over het IJ en wordt gewerkt aan de voorbereiding van de Zaan-IJ verbinding.

Met deze investeringen in het netwerk zijn stedelijke voorzieningen, onderwijs en werkgelegenheidsconcentraties voor veel inwoners van de regio straks beter bereikbaar, wordt de internationale bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van de stad versterkt en maken we de bouw van nieuwe woningen mogelijk.

Deze investeringen zullen een grote impact hebben op de financiële middelen van de stad in de periode tot 2035. De verwachting is dat daarbovenop beperkt ruimte zal zijn binnen de gemeentebegroting voor aanvullende investeringen.

Daarom kiezen we met de ontwikkelstrategie allereerst voor het ontwikkelen op locaties die al bereikbaar zijn, vervolgens voor het versterken en uitbreiden van bestaande verbindingen en pas daarna voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De focus ligt daarom op verdichten rondom reeds geplande infrastructuurinvesteringen en daarmee zo goed mogelijk benutten van het huidige openbaar vervoer. Met name stationsomgevingen en stedelijke openbaarvervoersknopen van tram en metrolijnen komen hiervoor in aanmerking. Deze kunnen zich verder ontwikkelen tot volwaardige stationskwartieren met een intensieve mix



◀ Schematische weergave van principe van beter benutten stationsomgevingen in een meerkernige ontwikkeling. Door versterking kernen buiten de binnenstad komt er meer nadruk te liggen op de verbindingen tussen deze kernen. Tevens worden de verbindingen tussen stationskwartieren en omliggende buurten belangrijker.

van werken, wonen en maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs en cultuur.

Ook intensiever gebruik vraagt om aanvullende middelen voor onderhoud, beheer en exploitatielasten. Aan de andere kant kan het exploitatiesaldo verbeteren. Juist in de buitenwijken voor de stad staat de exploitatie onder druk en kan verdichting hiervoor een oplossing bieden. Intensiever gebruik van openbaar vervoer vergroot het draagvlak en kan daarmee bijdragen aan het in stand houden of verbreden van fijnmazig openbaar vervoer in de wijken. Zo verkleinen we vervoersarmoede, waarbij niet rendabele lijnen worden opgeheven. Bovendien wordt door het vermijden van de aanleg van nieuwe wegen en voorzieningen de ecologische voetafdruk van de groei van de stad niet vergroot.

Door de concentratie van functies die veel mensen aantrekken (denk aan kantoren, hogescholen, theaters, winkelcentra) op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zijn mensen minder afhankelijk van de auto. Dit maakt het mogelijk dat mensen die afhankelijk zijn van de auto (logistiek, slecht ter been), de auto kunnen behouden.⁶

⁶ Momenteel wordt in het kader van Amsterdam Maakt Ruimte een beleidskader ontwikkeld dat hieraan richting geeft.

Mede vanwege de beperkte financiële ruimte voor grootschalige herprofileringen naar stadslanen, wordt voor de middellange termijn afgezien van grootschalige herprofilering van stedelijke uitvalswegen als de Gooiseweg en de Lelylaan. Hierbij speelt ook dat de effecten van het autoluw maken van omliggende buurten nog erg onzeker zijn. Voor de langere termijn blijft, conform de Omgevingsvisie, de transformatie van deze wegen naar stadslanen een mogelijkheid.

Op den duur zal de ontwikkeling van de stad om aanvullende, nieuwe investeringen vragen. Hierbij komt de nadruk meer te liggen op de (tangente) verbindingen tussen de in de komende periode verder te ontwikkelen kernen buiten de binnenstad. Hierin ligt de prioriteit bij Openbaar Vervoer, voetganger en fiets. Gezien de lange voorbereidingstijd die dergelijke projecten vragen, zullen we deze – met het oog op de periode 2035 en verder – in een aantal verkenningen agenderen.

3.2 Vernieuwing van het voorzieningenaanbod

Investeringen in bereikbaarheid zorgen ervoor dat stedelijke voorzieningen, middelbaar en hoger onderwijs en concentraties van werkgelegenheid voor veel Amsterdammers beter bereikbaar worden. Op buurtniveau is nabijheid van voorzieningen echter minstens zo belangrijk. Om kansengelijkheid tegen te gaan, is het belangrijk dat bewoners voor een zo groot mogelijk deel van hun dagelijkse behoeften in hun buurt of directe omgeving terecht kunnen. Momenteel is dit niet in alle delen van de stad het geval. Daarom zetten we bij nieuwe ontwikkelingen in op het vernieuwen en versterken van ‘voorzieningsclusters’ (winkels, zorg, onderwijs, sport). Hierbij is extra aandacht voor economisch zwakkere functies van maatschappelijk belang die door hoge vastgoedprijzen onder druk komen te staan. Door bestaande voorzieningen beter te benutten blijven bestaande netwerken en structuren rondom voorzieningen behouden en kunnen deze worden uitgebouwd. Dit is belangrijk voor het behoud van identiteit en sociale netwerken in buurten waar door ontwikkeling veel verandert.



Centrumgebied Holendrecht, hier ligt een opgave voor vernieuwing en betere aanhaking op de stationsomgeving en het innovatiedistrict rondom het AMC.

Voorzieningen concentreren zich vooral rondom buurtcentra en langs stadsstraten. Deze doorgaande straten zorgen ook voor goede verbindingen met omliggende buurten en plekken met stedelijke voorzieningen. Door de groei van de stad en de inzet op autoluwe buurten, zullen deze straten steeds belangrijker voor de doorstroming worden. Hiertussen moeten op projectniveau keuzes worden gemaakt. En er wordt goed gekeken welke functies goed gedijen bij de reuring aan drukkere straten en welke in de rust van de buurten om de hoek.

We moeten een groot aantal scholen en buurthuizen (maatschappelijk vastgoed) gaan verduurzamen, vernieuwen of intensiever gaan gebruiken. Om tegemoet te komen naar de groeiende vraag



Schematische weergave van het principe waarbij verdichting leidt tot meer draagvlak voor winkels en maatschappelijke voorzieningen.

naar sport, kunnen we sportparken uitbreiden en intensiever gaan gebruiken. In de periode na 2030 moeten we – vanwege de groei van de bevolking – ook zoeken naar intensiveringsmogelijkheden van private sportvoorzieningen en sportparken in de agglomeratie. Daartoe gaan we de mogelijkheden voor de ontwikkeling van sportlandschappen uit de Omgevingsvisie verder onderzoeken. Daarnaast zullen we in een aantal ontwikkellocaties expliciet kiezen voor de ontwikkeling van stedelijke sportvoorzieningen.

In sommige delen van de stad neemt de vraag naar scholen toe, terwijl in andere delen het aantal schoolgaande kinderen juist terugloopt. Deze dynamiek geeft aanleiding te kijken naar de positie van maatschappelijke voorzieningen in de wijk en de rol die zij kunnen spelen voor sociale ontmoeting. Door breder en diverser gebruik van klaslokalen, gymzalen en sportparken kunnen maatschappelijke voorzieningen een nóg centralere rol als ontmoetingsplek in de buurt vervullen. Mede met het oog op de vergrijzing neemt de behoefte aan de nabijheid van voorzieningen toe. Concepten zoals wooncirkels waarbij zorgketens lokaal gemaakt worden en samenhang ontstaat tussen zorg en wonen

helpen bij de grote toekomstige zorgopgave. Door het bijeenbrengen van functies wordt uitwisseling bevorderd en intensivering van de ruimte mogelijk gemaakt. Ook gaan we verkennen of maatschappelijke voorzieningen gecombineerd kunnen worden met andere functies, bijvoorbeeld met woningen voor docenten en zorgpersoneel. De Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen helpt bij de uitwerking op projectniveau om de lokale en bovenwijkse opgave te bepalen.

3.3 Ruimte voor werk en vitale functies

De afgelopen periode heeft de stad een steeds groter deel van haar woningen gerealiseerd door transformatie van bedrijventerreinen. Ook ligt een groot deel van de huidige bouwlocaties op plekken waar nu nog vooral wordt gewerkt. Dit terwijl de werkgelegenheid de afgelopen jaren enorm is gegroeid met circa 2,4% per jaar tussen 2017 en 2021. Dat toch de transformatie van bedrijventerreinen was mogelijk was, kwam grotendeels door de verandering van de economie; waarbij grote industriële en aan de haven gerelateerde activiteiten uit de stad verdwenen en werden vervangen door veel ruimte-intensievere werkgelegenheid, met name door allerlei vormen van dienstverlening.

Per saldo is de transformatie van bedrijventerreinen dus gepaard gegaan met een forse groei van de economie, maar ook een ruimtelijke verschuiving: traditionele economische MKB-sectoren zijn verplaatst naar de rand van de stad en de regio. Momenteel zien we echter dat juist aan de randen van de stad een groot aantal bedrijven met een belang voor de stad, door transformatie onder druk komt te staan. Het is belangrijk ruimte te blijven bieden aan ondernemingen die bijdragen aan het functioneren van Amsterdam of helpen bij het oplossen van belangrijke opgaven voor de stad. Denk aan klimaatadaptatie, de circulaire economie en energietransitie. Dit vraagt de komende periode om verdere

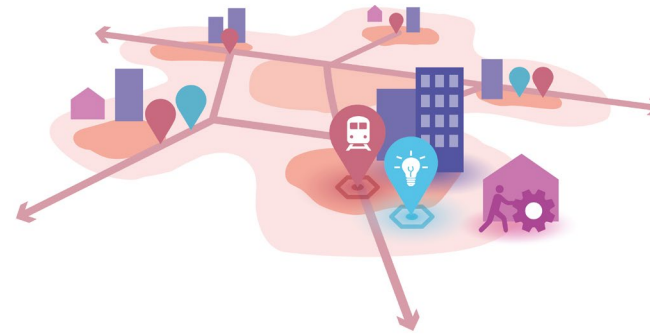
intensivering van de Amsterdamse bedrijventerreinen.⁷ Naast bedrijventerreinen spelen ook innovatiedistricten een belangrijke rol in de vernieuwing van de economie en het vinden van antwoorden op stedelijke vraagstukken.⁸

Amsterdam heeft een tekort aan bedrijfsruimte en dit geldt op termijn ook voor de metropoolregio. Richting 2040 zal het regionale tekort aan bedrijventerrein rond de 600 tot 1100 hectare bedragen. Daarom stellen we regionale afspraken voor om terughoudender te zijn met transformatie, stappen te zetten met intensiever ruimtegebruik op bedrijventerreinen, selectieve uitgifte van bedrijventerreinen en indien nodig uitleg van nieuwe bedrijfskavels. Amsterdam zal hier in het kader van de regionale bedrijvenstrategie ook aan bijdragen en invulling aan geven.

Kantoren zijn ook in de toekomst een essentieel onderdeel van het economisch ecosysteem van Amsterdam als internationale, innovatieve stad. Na 2030 neemt de ruimte voor kantoorontwikkeling in de plannen af. De ontwikkeling van de kantorenmarkt is grillig en moeilijk voorspelbaar. Niet alleen de groei van de economie maar ook bijvoorbeeld de effecten van thuiswerken en de bestuurlijke wens om vestigingen uit het buitenland aan te trekken kunnen van grote invloed zijn. Bovendien zien we ook veel vernieuwing op dit gebied, waarbij het traditionele kantoor verandert in een gebouw met faciliteiten voor opleiding en onderzoek, ontmoeting en kennisuitwisseling. Amsterdam is en blijft de toplocatie voor internationale kantoren en kantoorachtige bedrijven in Nederland. Daarom is het verstandig om ook na 2030 locaties in ontwikkeling te hebben waar nieuwe kantoorontwik-

7 Op Amstel III bedrijvenstrook en Landlust Westerkwartier lopen pilots om de ruimte op bedrijventerreinen veel intensiever te gaan benutten en o.a. bedrijfsruimte toe te voegen. In het kader van de omgevingsvisie en in het verlengde van de regionale bedrijventerreinenstrategie zal ook voor de andere Amsterdamse bedrijventerreinen worden verkend wat randvoorwaarden zijn om intensivering tot een succes te maken.

8 Om de stedelijke kenniseconomie en de ontwikkeling van innovatiedistricten te stimuleren heeft de Gemeente Amsterdam recent, in samenwerking met kennisinstellingen de Strategie Innovatiedistricten opgesteld.



◀ Schematische weergave van ruimte voor werkgelegenheid voor bedrijvigheid, innovatiedistricten en kantoren in een meerkernige stad. Kantoren en innovatiedistricten zijn geconcentreerd op goed bereikbare plekken in het OV-netwerk. Voor bedrijvigheid is in iedere windrichting ruimte op specifieke terreinen die ook goed met de auto bereikbaar zijn.

keling mogelijk is. Specifiek vraagt de ontwikkeling van de kenniseconomie in de innovatiedistricten van de stad om ruimte.

Bij een inzet op vitale buurten hoort ook ruimte voor buurtgebonden bedrijvigheid: bedrijfsruimte, kleinschalige kantoren en co-working spaces. Dit geldt voor zowel nieuw te ontwikkelen buurten als voor bestaande buurten. Dit vergroot de levendigheid in de buurt en stelt ondernemers in staat om laagdrempelig vanuit lokale netwerken ondernemingen te starten en verder te laten groeien. Dat kunnen ook ondernemingen zijn tussen maatschappelijk en commercieel in. Bijvoorbeeld een buurtwinkel, ruimte voor ondernemers, huisarts en kinderdagverblijf. Dergelijke voorzieningen vinden steeds minder vanzelfsprekend een plek in de stad, maar zijn cruciaal om makers en verzorgers aan de stad te kunnen binden.

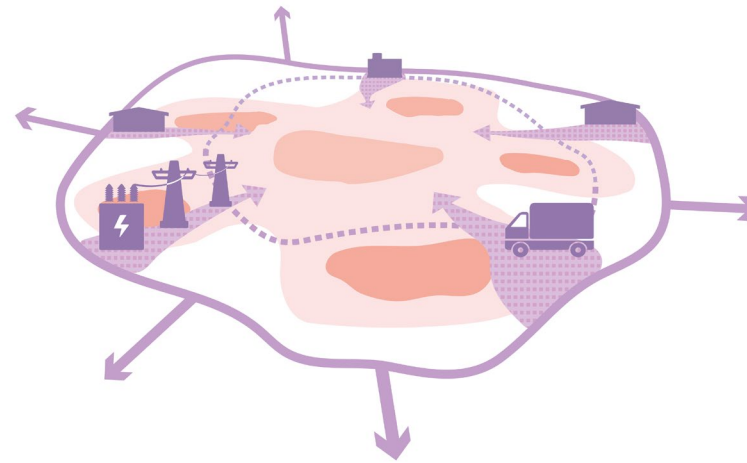
De groei van de stad gaat al snel ten koste van zwakkere, kwetsbare ruimtevragers. Deze zijn echter onmisbaar voor Amsterdam. Er moet ook ruimte blijven voor culturele expressie, lokale initiatieven, alternatieve woonvormen als woonwagens en nachtcultuur. Mede als gevolg van de gebiedsontwikkeling staat de vrije ruimte in de stad onder druk. Belangrijk is om in een groeiende stad ruimte te bieden aan het behoud van bestaande en de ontwikkeling van nieuwe vrijplaatsen.

Met de groei van de stad, maar vooral ook vanuit de energietransitie en circulaire economie, neemt de behoefte aan ruimte voor vitale functies op het gebied van nutsinfrastructuur toe. Denk bijvoorbeeld aan energieonderstations of warmteleidingen. De afgelopen periode is de omvang van de ruimtelijke consequenties van bijvoorbeeld de energietransitie duidelijker geworden. Voor met name de ruimte die de circulaire economie in de stad gaat vragen, is nog veel onduidelijk.⁹ Helder is wel dat niet al deze functies een plek kunnen krijgen in bestaande woonbuurten en op bestaande bedrijventerreinen.

Binnen de stad zoeken we locaties die ruimte moeten bieden aan de oplossingen voor de grote uitdagingen waar de stad voor staat op onder andere het gebied van logistiek, mobiliteit, watervoorziening, klimaatadaptatie en de energietransitie. Om woonbuurten te ontlasten, concentreren we voorzieningen als energie-onderstations, warmteoverdrachtstations, stallingsvoorzieningen voor het openbaar vervoeren mobiliteitshubs zoveel mogelijk op deze zoeklocaties. Die liggen dus buiten de woonbuurten maar wel binnen de stad. Bovendien liggen er mogelijkheden voor gecombineerd ruimtegebruik. Ook hier biedt intensivering kansen. Denk aan een combinatie met nieuwe sportvoorzieningen, nachtcultuur en vrijplaatsen. Naast permanente functies moet er op deze locaties ook ruimte blijven voor tijdelijke invulling, bijvoorbeeld voor acute en onverwachte ruimtevragers en als 'schuifruimte' tijdens een onderhoudsklus of een verbouwing van cruciale voorzieningen.

3.4 Verdichting en vergroening gaan hand in hand

Het groen en blauw in de stad biedt ruimte voor rust en recreatie en draagt bij aan biodiversiteit, klimaatadaptatie en het welzijn en de gezondheid van Amsterdammers. In de planperiode van deze Ontwikkelstrategie zal er extra aandacht te zijn om de groei te combineren met versterking van de groene en blauwe kwalitei-



◀ Schematische weergave van de ruimte voor vitale functies in de stad. In iedere windrichting is, vaak gecombineerd met bedrijvigheid of andere functies, ruimte voor zaken als logistiek en nutsvoorzieningen. Deze terreinen vormen schakels tussen nationale, regionale en lokale netwerken.

teiten in de stad. Hiermee geven we de strategische keuze voor rigoreus vergoeden uit de Omgevingsvisie verder vorm. Enerzijds door te borgen dat groei niet onevenredig ten koste gaat van het bestaande groen en dat de stedelijke groenstructuren beschermd worden – hiervoor hebben we het Beleidskader met de Hoofdgroenstructuur ontwikkeld. Anderzijds door te zorgen dat het groen in de stad mee kan ontwikkelen mét de groei. In de Groenvisie 2020-2050 uit 2020 hebben we de ambities en uitgangspunten voor het groen in de stad vastgelegd op alle schaalniveaus: van geveltuintot landschap. Belangrijkste ambitie is om te komen tot een samenhangend stedelijk raamwerk van groen dat 'binnen' en 'buiten' zo goed mogelijk met elkaar verbindt.

Sinds 2016 kent Amsterdam referentienormen die aan iedere te bouwen woning een specifiek aantal vierkante meters groen te koppelt.¹⁰ Momenteel zijn we bezig deze groen- en sportnormen te actualiseren om beter recht te doen aan de veranderende praktijk van gebiedsontwikkeling en verschillende buurttypen in Amsterdam. Zo verandert de aard van de gebiedsontwikkeling (minder 'nieuw gebied', meer verdichting van bestaand stedelijk gebied, toenemende ruimtevrage voor allerlei voorzieningen),

9 Hier verwijzen naar PBL rapport

10 Zie referentienormen



Het gebied rondom de kop van de Bosbaan vormt een schakel tussen de stad en het metropolitane landschap van Amsterdamse Bos en de Westeinderscheg.

worden nieuwbouwwoningen steeds compacter en veranderen behoeften door demografische ontwikkelingen.

Daarbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat de groen opgave bij meerkernige ontwikkeling anders is dan die in de ringzone. Gebieden buiten ring kennen het grootste groenoppervlak per inwoner, maar ook de laagste waarderingscijfers voor het groen. Vaak heeft het groen hier onderhoud nodig en is het weinig divers. Daarnaast wordt onderzocht hoe meer samenhang kan worden gebracht in de benadering van sport- en groen en hoe de toepassing van de bijbehorende referentienormen vergemakkelijkt kan worden.

Het verleden leert ons dat bij een dergelijke ontwikkelopgave als waar Amsterdam voor staat ook een stedelijke sport- en groenopgave hoort. Met de groei van de stad in de tweede helft van de 19^e eeuw werden – in reactie op de ongezonde leefsituatie in de stad – de eerste stadsparken als het Vondel- en Sarphatipark ontwikkeld. Het Algemeen Uitbreidingsplan met focus op “licht, lucht en ruimte” bracht de stad de scheggen met bijvoorbeeld de Sloterplas en het Amsterdamse Bos.

Daarom koppelt Amsterdam de ontwikkelopgave voor wonen en werken aan de ontwikkeling van een netwerk van groene schakels. Schakels die bestaande sport- en groengebieden beter met elkaar gaan verbinden en die we vanuit eigen identiteiten en functies gaan ontwikkelen. Ook het water in de stad speelt hier een belangrijke rol in. Hierbij is onder andere het verbeteren van de waterkwaliteit belangrijk. Zo draagt de stad bij aan de opgaven van deze tijd; het verbinden van groengebieden bijvoorbeeld kan het leefgebied van dieren vergroten, wat weer goed is voor de biodiversiteit maar draagt ook bij aan de fysieke en mentale gezondheid van Amsterdammers. De ontwikkeling van de verschillende schakels koppelen we aan de fasering van de gebiedsontwikkeling en kan per project verschillen. Projecten krijgen de opdracht om vanuit hun opgave vanuit de groennormen op basis van de groen- en sportnormen bij te dragen aan deze ontwikkeling.

Het groene netwerk verbindt de koppen van de verschillende scheggen met elkaar en zorgt voor betere verbindingen en heldere overgangen tussen stad en land. Nieuwe ontwikkelingen komen met hun randen nadrukkelijk aan het landschap te liggen. Groene entrees naar het landschap worden versterkt. Hiermee zet Amsterdam in op het verbinden en versterken van de kwaliteit van de randen tussen stad en scheg. De ontwikkeling van een metropolitane landschap tussen Amsterdam en de



◀ Schematische weergave van vergroening bij een meerkernige ontwikkeling. Hierbij ligt nadruk op het parallel aan het versterken van de kernen en buurten buiten de binnenstad versterken van de ecologische, recreatieve en klimaatadaptieve functie van de koppen van de scheggen. Daarbij worden ook de groene corridors tussen deze gebieden versterkt. Naast het groene netwerk van de stad speelt ook het water (blauw) hierin een belangrijke rol.

omliggende stedelijke kernen en dorpen kan niet los worden gezien van de uitbreiding van het fietsnetwerk, klimaatadaptatie en het tegengaan van bodemdaling en stikstofuitstoot. Deze bijbehorende opgaven worden met Rijk en regio opgepakt.

3.5 Passend en beter wonen in de bestaande voorraad

De betekenis van de nieuwbouw wordt vergroot wanneer het bouwprogramma aansluit op de woonbehoeften in de buurt. Door bijvoorbeeld op specifieke locaties in te zetten op grotere woningen voor gezinnen, kan een verhuisbeweging op gang gebracht worden. Daarom zet de gemeente (zoals aangekondigd in de Amsterdamse Aanpak Volkshuisvesting) in op verbetering van de doorstroming, verbetering en verduurzaming van bestaande woningen.

Door woningen te bouwen die aantrekkelijk zijn voor huishoudens die een woning achterlaten, kan én een meer passende woonsituatie voor deze Amsterdammers worden gecreëerd én meer doorstroming in de woningvoorraad tot stand worden gebracht. Met name woningen voor grotere gezinnen en ouderen leveren lange, zogenaamde 'verhuisketens' op. Kenmerkend voor de categorie ouderen is dat zij vaak grotere woningen achterlaten. Naast een grote groep Amsterdammers die groter wil wonen, is er ook een groep van circa 11.000 huishoudens die aangeeft om verschillende redenen juist kleiner te willen wonen.¹¹ Met name buiten de ring en in Zuid wonen huishoudens relatief groot.

Door per buurt te kijken waar behoefte aan is, kunnen we de doorstroming in de buurt bevorderen en het woningaanbod aanpassen en verbreden. Momenteel werken we deze 'gebiedsgerichte doelgroepenprogrammering' verder uit. Wanneer we een gedeelte van deze woningen met voorrang aan bewoners uit de buurt kunnen toewijzen, wordt een lokale wooncarrière mogelijk en blijven sociale netwerken in stand. Hierbij wordt ook

11. Schatting obv het onderzoek Wonen in Amsterdam (WiA)



◀ Schematische weergave van hoe verdichting kan zorgen voor meer doorstroming en verbetering van woonkwaliteit in de bestaande woningvoorraad.

gekeken hoe ook sloop-nieuwbouwprojecten een rol kunnen spelen in de groei van sociale huurwoningen. Een belangrijke reden om in te zetten op verdichting van bestaande buurten is de koppeling met de verduurzaming en onderhoud en bestaande woningen. De Amsterdamse doelstellingen op dit punt zijn groot. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn. Corporaties pakken woningen met EFG-energielabels versneld aan. Veel woningen, met name uit de jaren '70 en '80, kampen met achterstallig onderhoud. Daarnaast kent een groot deel van de Amsterdamse woningvoorraad belemmeringen om hier prettig oud te kunnen worden.¹² In het licht van de vergrijzing vormt dit in vele buurten een uitdaging. Door niet alleen te kijken naar onderhoud maar de combinatie te leggen met verduurzaming, verdichting en het levensloopbestendig maken van woningen, kunnen we meerdere opgaven tegelijkertijd aanpakken.

De manier waarop de verbetering van de bestaande voorraad tot stand komt, is maatwerk. Dat verschilt per blok en kan variëren van renovatie tot optoppen, bijbouwen¹³ en sloop-nieuwbouw. Dit werken we in de verdere planvorming en in samenspraak met bewoners en eigenaren verder uit. In deze samenwerking kijken we waar de grootste opgaven en kansen liggen.

12 Zie Gemeente Amsterdam (2022) Woningmarktpositie en Woonsituatie van Amsterdamse Senioren

13 Op basis van een grove inventarisatie zou ca. 8% van de woningen in Amsterdam zich kunnen lenen voor optoppen en daarmee het vergroten van bestaande woningen of het toevoegen van nieuwe woningen aan de woningvoorraad. (OIS onderzoek)

4 Stedelijke Strategie



Lelylaan

4. Stedelijke Strategie

Verantwoorde groei gaat over waar we de stad willen ontwikkelen en hoe we dat doen. We zetten in op een solidaire, duurzame en complete stad met vitale buurten en concentreren ontwikkelingen in stedelijke kernen en de buurten daaromheen. Daarmee versterken we voorzieningen, werkgelegenheid, verbindingen en ruimte voor sociale ontmoeting en dragen we bij aan de bestaanszekerheid van bewoners. Het streven is om de groei van de stad zo te sturen, dat uiteindelijk alle Amsterdammers op loop- en fietsafstand toegang hebben tot goede stedelijke voorzieningen, kwalitatief stedelijk en metropolitaan groen en hoogwaardig openbaar vervoer. Daarvoor doen we gerichte investeringen in bereikbaarheid, versterken we het stedelijke groennetwerk en de voorzieningenstructuur en zorgen we dat er ruimte (over)blijft voor bedrijvigheid en vitale functies. Ook proberen we de ruimte die er in de bestaande woningvoorraad zit, beter te benutten door bijvoorbeeld doorstroming op gang te brengen.

Concreet betekent dit dat de komende vijftien jaar na de voltooiing van enkele 'nieuwe wijken' (zoals Amstel III, IJburg en de Noordelijke IJoevers) met Haven-Stad nog een nieuw transformatiegebied in ontwikkeling gaan nemen. Ondersteund door investeringen vanuit Rijk en regio liggen hier kansen om gefaseerd een nieuw stedelijk centrum met ruimte voor 40.000 huishoudens te ontwikkelen. Daarnaast zal het accent meer en meer komen te liggen op het verdichten van bestaande buurten en wijken, en dan met name de naoorlogse uitbreidingswijken.

4.1 Afmaken lopende projecten

Momenteel werken we aan projecten die tot 2035 circa 70.000 woningen kunnen opleveren. Deze projecten liggen vooral in de ringzone (oa Noordelijke IJ-oever, Zuidas, Amstelkwartier, Zeeburgereiland, Schinkelkwartier en Ring-West), Amstel III en op IJburg. De komende periode brengen we deze ontwikkelingen verder. Ook daarbij gelden de uitgangspunten van de complete stad. We dragen zorg voor de noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid, groen en maatschappelijke voorzieningen.

4.2 Concrete planvorming deel Haven-Stad, vernieuwen en intensiveren bestaande bedrijfsterreinen

In aanvulling hierop geven we de komende periode een vervolg aan de ontwikkeling van Haven-Stad. Dit doen we gefaseerd en in aansluiting op de reeds lopende ontwikkelingen aan de Noordelijke IJ-oevers, Houthavens en Sloterdijk Centrum. Het tempo waarin we deze locaties tot uitvoering brengen, hangt af van investeringen in bereikbaarheid, aanpassing van milieucontouren en de bereidheid van de markt. De afspraken met Rijk en regio over bereikbaarheidsinvesteringen zijn hier randvoorwaardelijk.

Voor de overige delen van de stad bereiden we geen nieuwe grootschalige transformaties voor. Een aantal bedrijventerreinen willen we behouden in het belang van de stad. Zo houden we ruimte in de stad voor bedrijvigheid en vitale functies. Deze terreinen spelen een belangrijke rol in het toekomstig

De strategische inzetkaart laat in samenhang zien wat nodig is om de komende periode de stad meerkernig te ontwikkelen. Locaties voor gebiedsontwikkeling worden hier getoond in relatie tot gerelateerde opgaven in onder andere groen-blauwe structuren, de openbare ruimte en mobiliteit. De inzetkaart laat ook zien waar welk buurttype van toepassing is. Ieder buurttype bevat een bepaalde dichtheid en mengingsfactor.

LEGENDA Ontwikkelstrategie 2035

Basis

- Spoorweg met station
- Metro met station
- HOV / sneltramverbinding
- Tramlijn
- Veerverbinding
- Snelweg (buitenring)
- Snelweg (binnenring)
- Straten en lanen
- Fietsnetwerk
- (Tangentieële) lange-lijnen fietsverbinding
- Fijnmazige stedelijke groenstructuur

Te verkennen ontwikkelingen voor 2035

- Uitbreiding metronetwerk
- Uitbreiding HOV-/sneltramverbinding
- Verbinden stedelijke kernen met (tangentieële) HOV-verbinding
- Versterken stadsstraat: verblijfskwaliteit, gezond bewegen, reuring en voorzieningen
- Versterken stadslaan: veel ruimte voor groen, stedelijk wonen en gezond bewegen
- Versterken (tangentieële) lange-lijnen fietsverbinding
- (Fiets)brug met aanlanding
- Te verkennen: perspectief dreven
- Zuidasdok tunnel
- Bestaande bedrijventerreinen intensiveren met stedelijke functies
- Intensiveren en verduurzamen bestaande bedrijventerreinen
- Kwaliteitsimpuls koppen van de scheggen en stadsparken
- Versterken groene randen aan de koppen van de scheggen
- Groene verbindingen
- Versterken ecologische waterstructuur

Ontwikkelingen na 2035

- Toekomstige uitbreiding metronetwerk
- Mogelijke uitbreiding metronetwerk
- Uitbreiding HOV-/sneltramverbinding
- Versterken stadsstraat: verblijfskwaliteit, gezond bewegen, reuring en voorzieningen
- Versterken stadslaan: veel ruimte voor groen, stedelijk wonen en gezond bewegen
- Versterken (tangentieële) lange-lijnen fietsverbinding

- Bestaande groene gebieden
- Havengebied
- Bestaande bedrijventerreinen zonder transformatieopgave
- Luwe gebieden
- Gemengde gebieden
- Centrumgebied
- Wijk-/buurtcentra
- Innovatiedistrict
- Ontwikkeling luwe stadsbuurt (lopend - plaberum)
- Ontwikkeling gemengde stadsbuurt (lopend - plaberum)
- Ontwikkeling hoogstedelijke buurt (lopend - plaberum)
- Ontwikkeling hoogstedelijk centrum (lopend - plaberum)
- Indicatieve groenstructuur binnen plangebied
- Groene poorten
- Ontwikkeling sportlandschap
- Ontwikkeling sportpark binnen bebouwd gebied (verkenning)
- Groene gebieden met meervoudig ruimtegebruik
- Schakelpunt
- Strategische zone
- Ontwikkeling gemengde stadsbuurt
- Ontwikkeling hoogstedelijke buurt
- Ontwikkeling hoogstedelijk centrum
- Doorontwikkeling wijk-/buurtcentra
- Doorontwikkeling stedelijk centrum
- Doorontwikkeling innovatiedistrict
- Doorontwikkeling stationskwartier
- Ontwikkeling stationskwartier internationaal knooppunt

Uitgebreide legenda op pagina 67.

functioneren van de stad en de vernieuwing van de economie. We moeten deze locaties wel verduurzamen, vernieuwen en intensiveren, alleen al om de schaarse gronden intensiever te benutten. We maken in samenwerking met de regio ruimte voor groeiers, voor hinderlijke bedrijven die niet meer passen in de woonbuurten, voor nieuwe kantoren, startups, scale-ups en grownups, innovatiedistricten, broedplaatsen en experimenteerruimtes. Naast ruimte voor bedrijven is op bedrijventerreinen ook plek voor de noodzakelijke infrastructuur voor de energietransitie en uitbreiding van de logistieke- en vervoersfunctie van de stad. In regionaal verband kijken we naar een zo goed mogelijke profilering van deze locaties ten opzichte van het regionale aanbod van bedrijventerreinen.

4.3 Versterking stedelijke kernen

Met deze ontwikkelstrategie zetten we een volgende stap naar een meerkernige stad en de ambitie uit het Verstedelijkingsconcept 2050 van de MRA voor een meerkernige metropool. Stadsdeelwinkelcentra ontwikkelen zich verder tot volwaardige stedelijke kernen. Hier maken we de komende jaren ruimte voor woningbouw in hoge dichtheden en ontwikkelen we een gemengd stedelijk programma met werkgelegenheid, cultuur en onderwijs en andere voorzieningen. Zo kunnen we de bestaande bereikbaarheid en de voorzieningen van deze locaties beter benutten. Tegelijk creëren we op deze manier draagvlak voor aanvullende stedelijke voorzieningen en toekomstig openbaar vervoer. Zo verbinden we de verschillende kernen beter met elkaar, met omliggende buurten en met de regio. Voor de ontwikkeling van een aantal van deze locaties zijn investeringen in stedelijke infrastructuur een voorwaarde.

Door hier stedelijke voorzieningen te ontwikkelen, versterken we de kernen buiten het centrum en ontlasten we tegelijkertijd de binnenstad. Bij de ontwikkeling is – met het oog op de leefkwaliteit, waterberging en tegengaan van hittestress – ook aandacht

voor buurtgroen. Daarnaast versterken we omliggende stads-parken en de koppen van de scheggen tot groene ontmoetingsplekken en verbinden we deze met elkaar.

Dit zorgt ervoor dat straks alle Amsterdammers, ook de bewoners in de buitenwijken, toegang hebben tot hoogwaardige stedelijke voorzieningen, het stedelijk en metropolitaan openbaarvervoersnetwerk en hoogwaardig groen. Daarmee gaan we ongelijkheid in toegang tot voorzieningen en vervoersarmoede tegen.

4.4 Ruimte voor buurtverbetering

In de omgeving van de stedelijke kernen zet de stad in op het inzetten van nieuwbouw voor het verbeteren van de leefkwaliteit in samenwerking met de buurt. Hier kiest Amsterdam voor buurten waar dit de grootste maatschappelijke meerwaarde heeft. Uitgangspunt is de ontwikkeling van gemengde stedelijke milieus. Daarom ligt hier aan de voorkant geen harde woningbouwopgave voor deze buurten. Verdichting is hier wel een middel dat kan bijdragen aan de vitaliteit en verduurzaming van buurten. Bijvoorbeeld door toe te werken naar een groter en gevarieerder woningaanbod, ruimte voor klimaatadaptatie, meer en gevarieerder aanbod van voorzieningen of investeringen in groen en openbare ruimte of door het bouwen van woningen voor de lokale behoefte en doorstroming, bijvoorbeeld als gevolg van vergrijzing. We definiëren in deze buurten samen met bewoners, ondernemers en andere gebruikers waar de maatschappelijke meerwaarde zit.

Uitgangspunt hierbij is het ontwikkelen van vitale buurten met ruimte voor sociale ontmoeting, werkgelegenheid en voorzieningen. Daarmee komen ook in deze buurten dagelijkse voorzieningen op loopafstand. We dragen zorg voor goede verbindingen met omliggende buurten en stedelijke kernen. Zo worden ook stedelijk voorzieningen, werkgelegenheid en opleidingsmogelijkheden beter bereikbaar.

De verschillende kernen van de stad bevinden zich in andere ontwikkelfasen. Concreet gaan we langs deze lijn de omgeving van het Buikslotermeerplein-station Noord, Amsterdamse Poort, Zuidas-Gelderlandplein, Sloterdijk-Hemknoop, Osdorpplein-station Lelylaan en Amsterdam Amstel verder ontwikkelen. Van de 20.000 huizen waarmee we de planvoorraad willen aanvullen, komt ongeveer de helft in gebieden rondom stedelijke kernen en de stationskwartieren (zoals Haven-Stad en de Zuidas), waar we in hoge dichtheden ontwikkelen. De aanvullende ruimte voor woningbouw vinden we in de verdichting van bestaande buurten daaromheen. De hoge dichtheden elders maken het mogelijk om hier meer ontspannen, gemengd stedelijke milieus te ontwikkelen. Vooral rondom knooppunten van het openbaar vervoer kan hoogbouw een geschikt middel zijn om veel functies te combineren op een klein oppervlak. Het nieuwe Hoogbouwbeleid – dat volgens planning begin 2024 wordt vastgesteld als uitwerking van de Omgevingsvisie – is hierbij sturend en kaderstellend.



De komende periode wordt ingezet op het beter benutten van de bereikbaarheid van de stations in de stad.

5

Anders werken



Samen Stadmaken wordt belangrijker

5. Anders werken

Bij een nieuwe focus in de ontwikkeling van de stad horen op een aantal vlakken andere manieren van werken. In huidige manier van gebiedsontwikkeling ligt het accent op transformatie van bedrijfsterreinen en het bouwen van nieuwe wijken. Echter, bij de ontwikkeling van bestaande buurten horen andere partners, andere samenwerkingsvormen en een ander financieel perspectief. Integrale ontwikkeling van stedelijke kernen en hun omgeving vraagt om een ‘projectoverstijgend perspectief’: het is zaak niet alleen naar ‘eigen’ project te kijken, maar vanuit een soort *helikopterview naar het grotere geheel*.

Voorafgaand aan de Ontwikkelstrategie vond een participatietraject plaats. Dit traject leidde tot een advies van het Panel Verantwoorde Groei.¹⁴ Ook dit advies maakte duidelijk dat de ontwikkeling van de stad op een aantal vlakken om een andere manier van werken vraagt. De opdracht is na te denken welke consequenties een andere manier van werken heeft voor de ontwikkeling van de stad.

5.1 Samenwerkingsvormen

Met de keuze een groter deel van de woningbouw in bestaande woonwijken te laten plaatsvinden, wordt samen stadmaken nog belangrijker. Zeker als we de ambitie hebben om dit samen met bewoners, ondernemers, maatschappelijke partners en investeerders te doen, en met hen te kijken naar de kansen en opgaven. De buurten waar we de komende jaren aan de slag gaan vragen om maatwerk. Samen met de buurten gaan we in het verlengde van

de Ontwikkelstrategie (nieuwe) samenwerkingsvormen en instrumenten verkennen. Hierbij is van cruciaal belang dat we ook groepen in de stad betrekken die minder vanzelfsprekend invloed hebben op besluiten, zoals Amsterdammers in kwetsbare posities.

Dit biedt een mooie kans om van verschillende manieren van Samen Stadmaken te leren en de succesvolle methoden op andere plekken toe te passen.

We zetten in op langdurige samenwerkingen. De uitkomsten van de participatie vormen niet alleen een belangrijke basis onder dit stuk, maar zijn ook belangrijk bij de verdere ontwikkeling van de plannen die hiermee in gang worden gezet. We nodigen bewoners en instellingen uit om mee te blijven denken over de toekomst van deze buurten en hun lokale kennis en netwerken te blijven inzetten. Daarbij zijn transparantie, samen dilemma’s bespreken en een gelijkwaardige informatiepositie cruciaal. Dit vraagt een andere manier van werken van de ambtelijke organisatie, maar ook van de Amsterdammer.

5.2 Financieel perspectief

De afgelopen periode is gebleken dat onder de huidige omstandigheden en bij het huidige ambitieniveau de groei van de stad de gemeente geld kost. De inzet van deze Ontwikkelstrategie zal pas rond 2030 daadwerkelijk tot woningbouw leiden. Het is moeilijk te voorspellen wat de marktomstandigheden tegen die tijd zijn en wat dit betekent voor het financieel perspectief voor deze plannen.

¹⁴ Panel Verantwoorde Groei (2023): En nu écht Samen Stadmaken.

Een andere manier van ontwikkelen betekent een verschuiving in de kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Enerzijds proberen we door het beter benutten van bestaande voorzieningen (met name infrastructuur, maar ook groen en maatschappelijke voorzieningen) investeringen uit te sparen. Maar dat betekent ook meer financiële aandacht voor exploitatie, beheer en onderhoud. Door daar te ontwikkelen waar andere partijen als het Rijk bereid zijn mee te investeren, proberen we deze geldstromen aan de ontwikkeling van de stad te binden. Daarnaast ligt het in de bestaande stad voor de hand de middelen van ontwikkeling logischer te koppelen aan middelen voor onderhoud, verbetering en verduurzaming. Dit geldt zowel bij de gemeente als bij andere partijen, en dan met name de woningcorporaties. We weten dat goede inzet op het proces om tot kwalitatieve buurten te komen vanuit alle domeinen op de lange termijn kosten kan besparen in bijvoorbeeld het beheer en binnen het sociaal domein.

Het vraagt om meer afstemming tussen programma's, maar biedt ook kansen om financieel "werk met werk te maken". In het kader van de Ontwikkelstrategie zijn de onderhoudsopgaven voor de middellange termijn in beeld gebracht. Vanuit de lange termijnplanning voor groot onderhoud lijken er vanaf 2030 vooral in het zuiden en zuidoosten van de stad kansen te liggen om grote onderhoudswerken te koppelen aan verbetering en verdichting. Dit moet richting concrete projecten preciezer worden gemaakt.

Aan de andere kant neemt het aantal vrij uit te geven kavels in de stad af. We worden voor de bouwproductie steeds afhankelijker van transformatieprojecten en verdichting in bestaande buurten. Voor het ontwikkeltempo en het realiseren van opbrengsten zijn we hier steeds afhankelijker van grondeigenaren, erfpachters als corporaties (veelal in bestaande buurten) en ontwikkelaars (met posities in transformatiegebieden).

Met de keuze om verdichting in dienst te stellen van de verbetering van bestaande buurten proberen we aanvullende investeringsruimte te vinden voor de verbetering van buurten. Echter, deze middelen moeten wel eerst worden verdiend. De mogelijkheden hiervoor

zijn aanwezig, maar in veel bestaande buurten waar gronden reeds zijn uitgegeven en met corporaties afspraken zijn gemaakt over verdichtingsmogelijkheden relatief beperkt. Voor de financiële haalbaarheid van plannen zal telkens binnen projecten een balans gezocht moeten worden tussen opbrengsten, kosten en dekking.

5.3 Projectoverstijgende keuzes

De afgelopen jaren zijn veel nieuwe wijken ontwikkeld. Hierbij was niet altijd vanaf het begin aandacht voor de wisselwerking met omliggende buurten. Er liggen kansen om de opgaven in nieuwe en bestaande buurten veel sterker met elkaar te verbinden. Bij de verdichting van bestaande buurten is versterking van bestaande buurten het uitgangspunt.

Ingrepen in bestaande buurten zullen vaak kleinschaliger zijn dan in compleet nieuwe wijken en transformatiegebieden. Het wordt daarmee steeds meer van belang om op een gebiedsoverstijgende manier naar ontwikkeling te kijken. Dan kunnen we afwegingen maken waar we voorzieningen gaan clusteren, wat de belangrijkste groenstructuren zijn, hoe we vanuit een breder perspectief naar erfgoedwaarden kijken en hoe we doorgaande routes door de stad vormgeven. Momenteel werken we in Nieuw-West aan een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma waarin we dergelijke keuzes voorbereiden. Daarnaast agendeert de ontwikkelstrategie een aantal plekken waarvoor we een samenhangend perspectief ontwikkelen. Het gaat hier om stedelijke kernen, stationskwartieren én de omliggende buurten. Door hier de stedelijke opgaven voor groen, bereikbaarheid en ruimte voor voorzieningen als werkgelegenheid, sport, beroeps- en hoger onderwijs, zorg- en opvanginstellingen en nutsvoorzieningen aan te koppelen, wordt de samenhang tussen de ontwikkelingen scherper in beeld gebracht en beter stuurbaar.

Op grond hiervan kunnen we betere beslissingen voor de stad nemen. Het wordt steeds belangrijker de investeringen in de stad in samenhang te bezien en tegen elkaar af te wegen. Hiervoor biedt de Ontwikkelstrategie een belangrijke inhoudelijke onderlegger.

6 Inzet in projecten en Werkprogramma



NDSM-werf

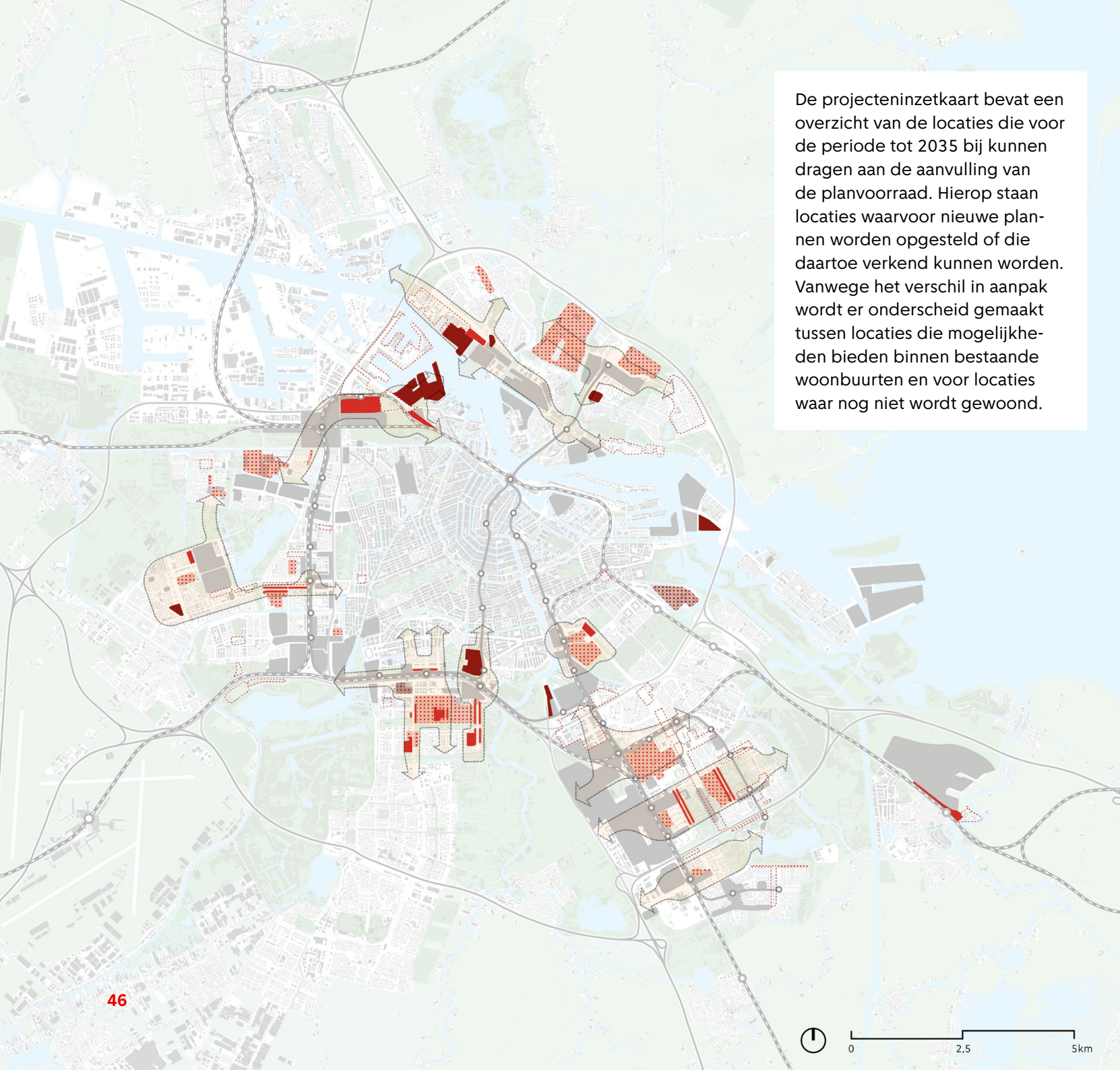
6. Inzet in projecten en Werkprogramma

Om de omslag die we met deze ontwikkelstrategie maken gestalte te geven en de nodige nieuwe planvoorraad te organiseren, werken we deze na vaststelling verder uit. Samen met betrokkenen gaan we projectvoorstellen en nieuwe werkmethodes verder verkennen en uitwerken. Hiervoor stellen we een werkprogramma op. Voor de periode tot 2035 brengt dit per gebied de hieronder beschreven inzet met zich mee.

Deze inzet bestaat enerzijds uit het verkennen van een aantal strategische zones die op de strategische kaart hierboven zijn weergegeven. Hier wordt de potentie van versterking van verschillende kernen en stationskwartieren in relatie tot de verbetering van omliggende buurten verkend. Dit geeft niet alleen inzicht in de programmatische mogelijkheden maar ook in de randvoorwaarden en projectoverstijgende investeringen en

keuzes die daarvoor nodig zijn. Deze verkenningen bieden een perspectief voor het binnen deze zones opstarten of verder brengen van concrete gebiedsontwikkelingsprojecten. De mogelijkheden hiertoe zijn in onderstaande projectenkaart weergegeven. Waar dit de verbetering en verdichting van bestaande woonbuurten betreft wordt dit samen met bewoners en gebruikers gedaan. Dit wordt in het kader van de inspraak met de buurt verkend.

Naast ruimtelijke verkenningen en gebiedsontwikkelingsprojecten worden ook een aantal thema's verder uitgewerkt. Deze vormen gezamenlijk het werkprogramma waarin de Ontwikkelstrategie de komende twee jaar wordt doorontwikkeld. De aansturing en voortgang van het Werkprogramma wordt vanuit het Programma Ruimte voor de Stad gecoördineerd.



De projecteninzetkaart bevat een overzicht van de locaties die voor de periode tot 2035 bij kunnen dragen aan de aanvulling van de planvoorraad. Hierop staan locaties waarvoor nieuwe plannen worden opgesteld of die daartoe verkend kunnen worden. Vanwege het verschil in aanpak wordt er onderscheid gemaakt tussen locaties die mogelijkheden bieden binnen bestaande woonbuurten en voor locaties waar nog niet wordt gewoond.

LEGENDA

Ontwikkelstrategie 2035

- Basis**
- Spoorweg met station
 - Metro met station
 - Rijksweg
 - Bestaande bebouwing
 - Lopende projecten in het plaberum (dec. 2023)
- Ontwikkelstrategie - Projectvoorstellen**
- Projectvoorstellen - Transformatie / gebiedsontwikkeling
 - Projectvoorstellen - Verdichten binnen lopend project
- Ontwikkelstrategie - Te verkennen locaties**
- Strategische zones
 - Te verkennen ontwikkellocaties
 - Te verkennen ontwikkelingen binnen bestaande buurten
 - Te verkennen ontwikkelingen langs stadsstraten en -lanen
- Aanvullende ontwikkelruimte na 2035**
- Aanvullende ontwikkelruimte uit de Omgevingsvisie 2050

Uitgebreide legenda op pagina 68.

6.1 Gebiedsgerichte inzet

Noord

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
Noord		
De Banne	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
De Kleine Wereld	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
Shipdock	Projectvoorstel	Investerings in bereikbaarheid
Klaprozenweg Noordoost?	Projectvoorstel	
Rode Kruisstraat	Projectvoorstel	
Cordaanlocatie	Projectvoorstel	

In Amsterdam Noord is de afgelopen periode veel gebouwd en veel projecten lopen ook de komende jaren door. Hiermee zijn voormalige industriegebieden gesaneerd, nieuwe aantrekkelijke leefmilieus aan de stad toegevoegd en langs de IJ-oever een aantal hoogwaardige stedelijke voorzieningen gekomen. Met de Noord/Zuidlijn is de verbinding met het Centrum en Zuid verbeterd. Met name het gebied rondom Station Noord heeft hiermee een impuls gekregen en in het verlengde hiervan zijn plannen opgesteld voor het verbeteren van het Buikslotermeerplein. Als gevolg van deze ontwikkelingen is het aantal verplaatsingen over het IJ sterk toegenomen en heeft de stad de ambitie voor IJ-oeververbindingen omarmd. Investerings die hieraan zijn gerelateerd (zoals de Van Hasseltzone, IJ-oeververbindingen, bruggen over het IJ, groen en sport) zijn voor een goede en evenwichtige verdere ontwikkeling van het stadsdeel cruciaal.

Een aantal buurten heeft de afgelopen periode minder van deze ontwikkelingen geprofiteerd. Dit betreft vooral buurten uit de jaren '60 en '70. In deze buurten zijn dringend investeringen nodig in openbare ruimte en groen, verbetering van de woningvoorraad, het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid, met als doel om de vitaliteit van deze buurten te versterken. Daarom verlegt Amsterdam de komende jaren de focus naar bestaand



Strategische inzet Noord

Noord. Dit doen we door middel van de Aanpak Noord en gerichte investeringen in de openbare ruimte. Maar ook door het in samenwerking met bewoners en gebruikers verkennen van de mogelijkheden die verdichting kan bieden voor de verbetering van een aantal buurten.

Focus daarbij ligt op de directe omgeving van het Buikslotermeerplein. Hier liggen belangrijke opgaven in De Kleine Wereld: daar kunnen we de verbetering van de woonkwaliteit koppelen aan de transformatie van het winkelcentrum en de bereikbaarheid van het nieuwe metro- en busstation Noord. In De Banne ligt een opgave voor het verbeteren van de openbare ruimte en het groen en het verbeteren van het voorzieningenaanbod en de bereikbaarheid van het noordwestelijke deel. Ook hier dient de bereikbaarheid met station Noord verbeterd te worden. Dit kan onder andere door de aanleg van een nieuwe doorgaande en comfortabele fietsverbinding vanaf de Landsmeerderdijk via de Statenjachtstraat naar Elzenhagen Zuid, het station en het Buikslotermeerplein. Langs deze route liggen meerdere kansen voor verdichting in combinatie met verduurzaming, (her)aanleg van groen- en sportvoorzieningen en toekomstige transformaties van bestaande bebouwing. Ook elders in Noord doet deze kans zich voor, onder andere in de Rode Kruisstraat en op de Cordaanlocatie.

Voordat concreet zicht is op uitbreiding van de investeringen in de bereikbaarheid van Noord, stellen we geen nieuwe plannen op voor verdere transformaties langs het IJ, zoals in de noordelijke zone van Haven-Stad. Uitzondering is de Shipdock-locatie waarover met ontwikkelende partijen al bindende afspraken zijn gemaakt. De ontwikkeling van de Shipdocklocatie is een logisch vervolg op de ontwikkeling van het NDSM-gebied en zal hierop worden afgestemd. Ruimtelijk krijgt de aansluiting tussen deze ontwikkelgebieden vorm in het schakelpunt Klaprozenweg-Cornelis Douwesweg. Voor het gebied Cornelis Douwes 0-1 stellen we de transformatie naar een gemengd stedelijk woon-werkmilieu uit tot na 2040. Dit geeft ruimte het gebied te



In De Kleine Wereld liggen opgaven op het gebied van verbetering van de openbare ruimte en de woningvoorraad en het creëren van een levendiger straatbeeld.

optimaliseren en te intensiveren. Bovendien biedt het bedrijven de komende jaren zekerheid bij investeringen. De locatie Melkweg/Oostzanerwerf en het Groene Veld onderzoeken we verder als mogelijke locaties voor stadsverzorgende functies, sport, vrije ruimte en nutsvoorzieningen.

Voor de sociaal-economische opgave zijn betere verbindingen tussen de kernen in Amsterdam en Zaanstad cruciaal. Daarvoor studeren we op de ruimtelijke inpassing en realisatie van de HOV Zaan/IJ-lijn, de Westbrug en de Dam-tot-Dam fietsroute. Dit moet gebeuren in samenhang met de ontwikkeling rondom de haltes en verbindingen tussen de omliggende buurten. Specifieke aandacht

gaat hierbij uit naar de schakelpunten tussen het NDSM-gebied, de Shipdocklocatie en de tuindorpen ter hoogte van de aanlanding van de Westbrug. Hier gaat het om een verandering van een grootschalig werkgebied naar een hoogwaardig en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied met name door de ontwikkeling van Haven-Stad en de Achtersluispolder. Ook de versterking van de groenstructuren in dit deel van het stadsdeel vraagt hierbij om specifieke aandacht, evenals de Johan van Hasseltknoop.

Deze investeringen in mobiliteit zijn niet alleen een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oeveren. Ze zijn ook van grote betekenis voor de bewoners van de bestaande buurten, zoals Tuindorp Oostzaan en Molenwijk en het Zaanse Poelenburg. Hierdoor worden zij beter verbonden met de voorzieningen en mogelijkheden voor werk en opleiding elders in de stad en de regio. Het mobiliteitsplan Noord is leidend bij de verbetering van de bereikbaarheid in het stadsdeel.

Op het niveau van het stadsdeel vraagt de huidige groeisput om een versterking van de groengebieden en -structuren, sportvoorzieningen en de bereikbaarheid in het stadsdeel. Daarom koppelen we de ontwikkelingen onder andere aan een verbetering van de Waterlandse Zeedijk en de aangrenzende sport- en groengebieden.

Algemene aandachtspunten zijn de zettingsgevoelige veenbodems en hoge grondwaterstanden in Noord, die vragen om aangepaste nieuwbouw en inrichting van de openbare ruimte. Bij toekomstige ontwikkelingen langs het IJ/Noordzeekanaal moeten we bij de inrichting van het watersysteem en de openbare ruimte (bijvoorbeeld maaiveldhoogte) rekening houden met een toekomstig hoger calamiteitenpeil.

Strategische zone Kerngebied Noord

In samenwerking met buurtbewoners, ondernemers en instellingen in de buurt, verkennen we een samenhangend perspectief



Met het Banneplein is een eerste aanzet gedaan tot het verbeteren van de leefkwaliteit in De Banne.

op de ontwikkeling van station Noord, Buikslotermeerplein, De Banne, De Kleine Wereld en ontwikkellocatie Rode Kruisstraat.

Aandachtspunten zijn het versterken van de Noordhollandskanaalzone en het Baanackerspark en het verbeteren van de oost-west fietsroutes parallel aan de IJdoornlaan tussen voorzieningen en winkelclusters. Verder ligt er een belangrijke opgave in de vernieuwing van het voorzieningenniveau in de buurten en het verbeteren van de woningvoorraad, met name in De Kleine Wereld.

Oost

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
Baibuurt Oost	Projectvoorstel	Investerings in bereikbaarheid
Sciencepark	Verdichten binnen lopend project	
Omgeving Amstelstation	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners

Belangrijke ontwikkellocaties in Oost zijn IJburg II, het Zeeburgereiland en het Amstelkwartier. Deze projecten voeren we de komende periode uit, waarbij de investeringen in de Cruciale Mijl en bredere bereikbaarheid van het Zeeburgereiland een voorwaarde zijn. Wanneer hier concreet zicht op is, kan gestart worden met planvorming voor het laatste deel van het Zeeburgereiland: Baibuurt Oost.

In aanvulling op deze projecten ligt de nadruk in Oost met name op het verdichten van stationskwartieren en de buurten daaromheen. De stations in Oost lenen zich voor verdere ontwikkeling tot stationskwartieren. Voor de middellange termijn worden deze vooral gezien rondom het Amstelstation. Hier liggen in aanvulling op de verdichting van de Van der Kunbuurt kansen voor verdere verdichting. Hier verkennen we in hoeverre verdere verdichting kan bijdragen aan het vergroten van het voorzieningenaanbod in dit deel van de stad. Ook kijken we in hoeverre we onderhoud en verduurzaming van de woningen hiermee kunnen combineren. Hierbij wordt de bereikbaarheid van het gebied beter benut, evenals de investeringen in de entree en de nieuwe fietsenstalling voor het station.

Op het Sciencepark is de afgelopen periode een nieuw innovatiedistrict verrezen. Voor verdere ontwikkeling kijken we of we het aandeel woningbouw in de plannen kunnen verhogen. Hierbij gaat het specifiek om doelgroepen die een relatie hebben met het innovatiedistrict: studenten en academisch personeel, met als doel de levendigheid en aansluiting op de omliggende buurten



Strategische inzet Oost

en de stad te vergroten. Zolang het emplacement hier ligt zijn mogelijkheden voor het ontwikkelen van een volwaardig stationskwartier beperkt, wel kan gekeken worden naar kleinschalige verdichtingsmogelijkheden, aansluitend op de recente ontwikkeling van De Nieuwe Meent.

Rondom Muiderpoort zetten we voor de middellange termijn in op verbetering van de openbare ruimte en het vergroten van de levendigheid in de directe stationsomgeving.

Veder verspreid door stadsdeel Oost ligt een aantal kleinschaliger locaties die zich lenen voor verdichting middels bijbouwen, optoppen of kleinschalige sloop-nieuwbouw. Hier werkt de gemeente mee aan initiatieven vanuit bewoners, corporaties en marktpartijen.

Centraal tussen Sciencepark en Zeeburgereiland ligt de Nieuwe Diep. Als onderdeel van het stedelijk groennetwerk gaan we de komende periode de recreatie- en natuurwaarden in dit gebied

verder versterken en de oevers meer openbaar maken. We doen dit in samenhang met de ontwikkelingen daaromheen.

Op de bedrijvenstrook Zeeburgereiland blijft ruimte voor bedrijvigheid; de Oostpunt Zeeburgereiland leent zich voor stedelijke voorzieningen op het gebied van groen, logistiek, cultuur en nutsvoorzieningen.

Voor een gezonde leefomgeving op de eilanden is er bij toekomstige ontwikkelingen extra aandacht voor de invloed van het afstromend stedelijk regenwater en nieuwe bronnen van energie (aquathermie, warmte-koudeopslag) op de waterkwaliteit.

Strategische zone Stationskwartier Amstelstation

Momenteel wordt de directe omgeving van het Amstelstation vernieuwd. In navolging daarop ontwikkelen we een breder perspectief op het stationskwartier Amstelstation in relatie tot de vernieuwing van de omliggende buurten. Aandachtspunten zijn de woonkwaliteit en het voorzieningenniveau.



In de directe omgeving van het Amstelstation is de afgelopen periode flink geïnvesteerd in de openbare ruimte en verdichting van het gebied.

Zuidoost

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
Venserpolder	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
D-Buurt	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
A2 Entree	Projectvoorstel	Overeenstemming met andere overheden
Hoptille	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
Kerngebied Zuidoost	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
Holendrecht	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners

De afgelopen decennia zijn veel buurten in de Bijlmermeer ingrijpend vernieuwd. Vanuit het Masterplan Zuidoost werken we aan het verbeteren van diverse buurten in het stadsdeel. Het Rijk heeft middelen beschikbaar gesteld om te investeren in de bereikbaarheid van woningbouwlocaties en voor het Masterplan Zuidoost. Momenteel herontwikkelen we onder andere delen van de K-Buurt, Reigersbos en Holendrecht.

Na de bouwcrisis van 2008-2014 is steeds meer nadruk komen te liggen op ontwikkelingen ten westen van het spoor: Amstel III, De Nieuwe Kern en de intensivering van de bedrijvenstrook. Cruciaal voor de verdere ontwikkeling van het stadsdeel is de spoorzone. Daarin bevinden zich de trein- en metrostations die zorgen voor bereikbaarheid van de oude en nieuwe wijken. Hier ontwikkelt ArenAPoort zich steeds meer tot een volwaardige kern in de metropoolregio met een gemengd programma van leisure, wonen en winkels.

Voor de middellange termijn zetten we in op de verdere ontwikkeling van de stationskwartieren en hun omgeving. Daarbij wordt de oostkant van het spoor belangrijker: hier liggen de buurten met grote sociaaleconomische opgaven en waar verduurzaming en renovatie van de woningvoorraad nodig is. Voor de hele zone geldt dat het voorzieningenaanbod te wensen overlaat en dat maatregelen voor klimaatadaptatie nodig zijn. De ontwikkeling van de spoorzone is cruciaal in het verbinden van nieuwe bestaande wijken aan weerszijden van het spoor.



Strategische inzet Zuidoost



Groen rondom Gaasperplas

Rondom Duivendrecht koppelen we in samenwerking met de gemeente Ouder-Amstel de ontwikkeling tot een stationskwartier aan de verbetering van Venserpolder en de ontwikkeling van de D-buurt. In de D-Buurt zoeken we naar ruimte om te voorzien in de groeiende sportbehoefte in Zuidoost. Een bredere opgave is de verbinding met de ontwikkeling aan de andere zijden van station Duivendrecht en de verbindingen met de Nieuwe Kern in Ouder-Amstel. Hierbij moet rekening worden gehouden met het op termijn aanlanden van een mogelijke IJmeerverbinding (of Lelylijn) vanuit Diemen, IJburg en Almere.

Rondom station Holendrecht kijken we hoe we vanuit de huidige plannen rondom het winkelcentrum, via de stationsomgeving kunnen aansluiten op de ontwikkelingen rondom het innovatiedistrict van het AMC. In de buurt van ArenAPoort verkennen we de verbetering van Hoptille.

Op kleinere schaal liggen er ook mogelijkheden om door middel van verdichting rondom de metrostations in het stadsdeel de sociaaleconomische opgaven in omringende wijken aan te pakken en het openbaar vervoer en de voorzieningen rond metrohaltes



Bij station Gaasperplas

langs de Gaasperplaslijn te versterken. Concrete mogelijkheden liggen er bijvoorbeeld bij de garages Groenhoven/Gouden leeuw in de nabijheid van station Ganzenhoef. De ontwikkeling rondom station Gaasperplas wordt gekoppeld aan een bredere kwaliteitsimpuls van het groen rondom de Gaasperplas als onderdeel van de bredere groenopgave voor het stadsdeel als gevolg van de verdichting.

Focus op de ontwikkeling rondom stations betekent ook dat voor de termijn van de ontwikkelstrategie wordt afgezien van een integrale planvorming voor het tracé van de Gooiseweg. Met de huidige groei van het stadsdeel blijft de Gooiseweg ook op de middellange termijn noodzakelijk voor de ontsluiting van Zuidoost en de opvang van pieken bij evenementen. Daarom starten we hiervoor nog geen planontwikkeling. Dit staat de huidige woningbouwontwikkelingen en vergroening langs het tracé niet in de weg.

De ambitie om duurzaam en gezond bewegen te bevorderen en de auto een minder prominente plek te geven, biedt wel aanleiding om te kijken naar de functie van een aantal dreven in het stadsdeel. Dit geldt met name voor de kortere noord-zuidreven.

Alternatief gebruik van de dreven en de ruimtes daaromheen biedt kansen voor het toevoegen van bijvoorbeeld bedrijfsruimte of publieke ruimtes en de voorzieningen rond metrohaltes.

We stellen voor om gezamenlijk met omliggende buurten een perspectief te ontwikkelen op de toekomstige functie van de Flierbosdreef en de Groesbeekdreef in relatie tot sociaal-economische opgaven die hier liggen.

Momenteel voert de gemeente in samenwerking met Rijkswaterstaat een onderzoek uit naar het afwaarderen van de verkeersfunctie van de A2 binnen de ring, de zogenaamde 'A2 entree'. Hier ligt ruimte voor ontwikkeling. Het gebied kan een belangrijke schakel vormen in het faciliteren van de als gevolg van nieuwe gebiedsontwikkeling toenemende fietsbewegingen tussen Zuidoost, Zuid en Oost. Afwaardering van dit deel van de A2 biedt ook de kans op het versterken van de groenfunctie van de Kop Amstelscheg en een betere overgang tussen het groen en de omliggende buurten.

De wateropgave die volgt uit de verdere verdichting van het stadsdeel biedt kansen om de waterkwaliteit te verbeteren. Er moet tegelijkertijd wel rekening gehouden worden met kweldruk die de locaties voor nieuw oppervlaktewater beperkt. Hoge grondwaterstanden en zettingsgevoelige gebieden vragen om aangepast bouwen in het stadsdeel. Hierbij biedt de onderhoudsopgave die vanaf 2030 op dit gebied afkomt kansen voor koppeling met verdichting en verbetering van de openbare ruimte.

Strategische zone Stationskwartier Duivendrecht

In samenwerking met bewoners en gebruikers van het stationskwartier en de gemeente Ouder-Amstel stellen we een perspectief op voor de ontwikkeling van het stationskwartier Duivendrecht. We doen dit in relatie tot de verdere ontwikkeling van Venserpolder en de D-buurt. Aandachtspunt zijn de verbindingen naar de het te ontwikkelen project De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel en de Amstelscheg in het westen en het versterken van de groene kwaliteiten in de spoorzone.

Zie ook de regionale inzet voor een breder perspectief op de zone Amsterdam-Duivendrecht-Diemen-Almere.

Strategische zone Kern Zuidoost

We ontwikkelen een samenhangend perspectief op ArenAPoort en de buurtcentra langs de openbaar vervoersassen (o.a. metrostations Ganzenhoef en Kraaiennest). Daarbij kijken we naar de vernieuwing van Hoptille en Groenhoven/Gouden Leeuw in de G-buurt. Met de ontwikkelingen versterken we de groene route langs de Molenwetering richting de Amstelscheg. Onderdeel van de verkenning is het ontwikkelen van een perspectief op de Groesbeekdreef en Flierbosdreef in relatie tot de omliggende buurten.

Strategische zone Stationskwartier Holendrecht

We ontwikkelen een perspectief op de verdere ontwikkeling van stationskwartier Holendrecht, met als belangrijke aandachtspunten mogelijkheden voor toevoegen van voorzieningen en verdichting en de verbindingen onder het spoor richting het innovatiedistrict rondom het AMC en de momenteel in planvorming zijnde vernieuwing van het centrum van Holendrecht.

Weesp

Met de ontwikkeling van de nieuwe wijk Weespersluis wordt het stedelijk gebied van Weesp nagenoeg verdubbeld. Dit brengt opgaven met zich mee op het gebied van bereikbaarheid en voorzieningen, met name voor jonge gezinnen. Kader voor nieuwe ontwikkelingen is de Omgevingsvisie Weesp 2050. Voor de middellange termijn kan de ontwikkeling van de spoorzone zorgen voor een betere verbinding tussen de nieuwe en oude delen van Weesp en ruimte bieden voor uitbreiding van het voorzieningenniveau. Voor de zuidkant van Weesp ontwikkelen we een perspectief op het landelijk gebied en de opgaven die hier vanuit natuur, recreatie en de energietransitie op afkomen. De nieuwe ontwikkelingen in deze polder bieden kansen om de huidige wateroverlast aan te pakken en de waterkwaliteit in de polder – die ook van invloed is op het water in de Vecht – te verbeteren.

Zuid

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
RAI	Projectvoorstel	
Diverse kavels Zuidas	Projectvoorstel	
Buitenveldert	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners

De Zuidas heeft zich de afgelopen drie decennia ontwikkeld tot de belangrijkste internationale kantorenlocatie van Nederland. Daarnaast krijgt het gebied steeds meer de levendigheid die past bij een stedelijk centrum. Hiertoe worden steeds meer woningen en voorzieningen toegevoegd en krijgt de openbare ruimte een (groene) impuls. De rol van de auto wordt verder teruggedrongen, ten gunste van voetganger, fietser en openbaar vervoer. Met genoemde centrumontwikkeling wordt ook tegemoetgekomen aan de hedendaagse vestigingsvoorkeur van het (internationale) zakenleven. Deze gaat meer en meer uit naar locaties midden in de reuring en de functionele mix van een centrummilieu. Zo wordt de Zuidas, óók als *central business district*, gereedgemaakt voor de toekomst.

Met het Zuidasdok en de ontwikkeling van station Zuid tot knoep in het internationale treinverkeer, krijgt de centrumvorming van het gebied een significante extra impuls. Het station speelt een belangrijke rol in de geambieerde vervanging van korte afstandsvluchten door treinreizen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol maakt de groei van het internationale treinverkeer mogelijk en versterkt de relatie tussen de Zuidas en Schiphol verder. Ook de (fiets)verbinding met het Schinkelkwartier geeft een belangrijke impuls voor dit deel van de stad. In combinatie met het overkluizen van de A9 en de versterking van het centrumgebied van Amstelveen ontstaat hiermee ook een nieuwe dynamiek in het zuidelijk deel van de agglomeratie.

De komende periode ligt de focus op het verder versterken van de Zuidas als gemengd hoogstedelijk milieu en het verbinden



Strategische inzet Zuid

met de omliggende buurten. De omgeving van het station Zuid krijgt door de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden (met name Kenniskwartier, Ravel en Vivaldi) en de transformatie van grootschalige kantoorcomplexen (ABN-AMRO en WTC) steeds meer een fijnmazige mix van functies voor diverse doelgroepen. Niet alleen in het zogeheten ‘eenrichtingscarré’ voor de auto om station Zuid worden de ontwikkelingskansen steeds explicieter, maar ook in een wijde cirkel rondom station RAI.

Hierbij is aandacht nodig voor de huidige beperkte ruimte die er is voor water in de Zuidas. Verdichting levert een extra druk op het watersysteem. Ontwikkelingen zullen meer water moeten vasthouden op eigen terrein, maar er blijft ook ruimte nodig voor meer oppervlaktewater in het verstedelijkte gebied.

Ook omliggende buurten komen door bovengenoemde ontwikkelingen in een ander perspectief te staan. Mogelijkheden voor verdichting worden vooral voorzien rondom de winkelcentra (Gelderlandplein), langs de noord-zuidroutes tussen Zuid-Zuidas-Buitenveldert-Amstelveen, de voormalige A3-zone in Buitenveldert en de Europaboulevard langs het Amstelpark. De mogelijkheden om verdichting langs deze assen en in deze gebieden aan te grijpen voor verbetering van de woningvoorraad, verbreding van het woningaanbod, versterking van het voorzieningenniveau en van de groene kwaliteit gaan we in samenwerking met bewoners en gebruikers nader onderzoeken. In dit deel van de stad komt de komende tien jaar ook een grote onderhoudsopgave op ons af, zowel in de openbare ruimte als vanuit het corporatievastgoed.

Het gaat hierbij in eerste instantie vooral om het verkennen van verdichting door optoppen, transformeren, bijbouwen of kleinschalige sloop-nieuwbouw. Dit biedt kansen op het gebied van duurzaamheid en kan bijdragen aan doorstroming. In het gebied werkt de gemeente mee aan initiatieven vanuit bewoners en marktpartijen op basis van een te ontwikkelen perspectief voor



Omgeving Gelderlandplein met op de achtergrond de Zuidas.

de wijk als geheel en ter verbetering van de verbinding met de Prinses Irenebuurt, Rivierenbuurt, Stadionpleinbuurt, Zuidas en Amstelveen-Noord. Dat helpt ook om projecten niet langer ad-hoc en op zichzelfstaand te beoordelen en te (laten) ontwikkelen, maar dat te doen vanuit een perspectief op het geheel. Een eerste uitwerking van dit perspectief is gedaan in de verkenning 'verdichting Buitenveldert' waarbij verdichting op grotere schaal is onderzocht. Op deze schaal verdichten in de bestaande stad is uniek voor Amsterdam en zal over een lange periode verder uitgewerkt worden.

Door deze ontwikkelingen komen de kop van de Amstelscheg en de Nieuwe Meer centraler te liggen. Dit vraagt om een perspectief op verdere versterking van het groen en versterking van de groene entrees naar het landschap. Dit biedt ook de mogelijkheid de fietsverbindingen vanuit Zuid naar Nieuw-West en Zuidoost te versterken.

Strategische zone Kern Zuidas-Buitenveldert

De komende periode zal de Zuidas zich verder gaan ontwikkelen tot stedelijke kern en internationale knoop. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van het Westelijk Ontwikkelveld en het Waterleidingterrein. In het verlengde hiervan onderzoeken we de mogelijkheden voor verdichting van Buitenveldert. Hierbij vormen het versterken van de Noord-Zuidverbindingen richting Amstelveen en het versterken van de (buurt)voorzieningsclusters een aandachtspunt. Aandachtspunten zijn verder de onderhoudsopgave voor de bestaande woningvoorraad en openbare ruimte op de middellange termijn, en het versterken van de verbindingen met de entrees naar het Amsterdamse Bos en de Amstelscheg.

Strategische zone Stationskwartier RAI

We ontwikkelen een samenhangend perspectief op de verdere verdichting van het RAI-terrein in relatie tot ontwikkelingen in het deelgebied Vivaldi van de Zuidas en de verdichtingsmogelijkheden langs de Europaboulevard. Aandachtspunt is een goede rand en overgang naar het Amstelpark en de Amstelscheg en eventuele vestiging van een Erotisch Centrum in het gebied.

Ringzone West/Nieuw-West

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
Calandlaan	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
Kerngebied Nieuw-West	Verkenning mogelijkheden	Samen stadmaken met bewoners
Geuzenveld-Slotermeer	Verkenning mogelijkheden	Later in de tijd, in vervolg op ontwikkeling Roellbuurten

De afgelopen periode zijn in Nieuw-West een flink aantal projecten opgeleverd en opgestart. Met de ontwikkeling van de Ringzone is door een mengeling van transformatie en stedelijke vernieuwingsprojecten de verbinding gelegd tussen Oud-West en Nieuw-West. Dit heeft Nieuw-West voor een grotere groep Amsterdammers op de kaart gezet als aantrekkelijk woonmilieu.

Met de plannen voor het Schinkelkwartier wordt niet alleen de verbinding tussen de Zuidas en het zuidelijk deel van de ringzone gelegd maar transformeert een bredere zone in de agglomeratie langs de te verlengen Noord/Zuidlijn. In Geuzenveld-Slotermeer worden langs de Burgemeester Roëllstraat de komende jaren een flink aantal buurten vernieuwd.

Het Osdorpplein keert zich meer naar de Sloterplas en ontwikkelen we de komende jaren verder tot een volwaardig stedelijke kern en een centrum voor het hele stadsdeel. Volgend op de transformatie van de Ringzone West is dit de volgende grote opgave in dit deel van de stad. Anders dan in andere delen van de stad is het Osdorpplein niet direct gekoppeld aan een openbaar vervoersknooppunt. Opwaardering van het tracé van de West-tangent kan de positie van het Osdorpplein als centrum voor heel het stadsdeel versterken én Nieuw-West beter verbinden met voorzieningen en werkgelegenheid in Zaanstad en het Havengebied aan de noordkant en Schiphol aan de zuidkant.

Volgend op de veelal oost-west georiënteerde verbindingen in de ringzone worden de komende periode de (tangente) noord-zuidverbindingen belangrijker. Daarnaast is het voor dit



Strategische inzet West/Nieuw-West



Minervahaven Zuid is een van de plekken waar, onder de juiste randvoorwaarden, vervolg gegeven kan worden aan de ontwikkeling van Haven-Stad.

deel van de stad belangrijk de positie van Station Lelylaan als stationskwartier aan de westkant van de stad uit te bouwen met een grotere diversiteit aan functies en in te zetten op een betere verbinding in de zone tussen Station Lelylaan en het stadsdeelcentrum. Juist ontwikkeling langs deze as kreeg in de ontwikkeling van de Ringzone beperkt vorm.

Op de korte termijn maken we hierom een begin met de planvorming voor de Pieter Calandlaan, die parallel loopt aan de Cornelis Lelylaan. Hier liggen mogelijkheden om met verdichting ook het voorzieningenniveau te versterken, ruimte voor werkgelegenheid

te creëren en aangrenzende buurten te ontwikkelen tot gemengde stadsbuurten. De Lelylaan zelf kan met behoud van haar verkeersfunctie verder worden vergroend.

De ontwikkeling van het Osdorppelein biedt aanknopingspunten om de omliggende buurten verder te verbeteren en te ontwikkelen tot gemengde stadsbuurten. Verdichting kan hier een middel zijn om de sociaaleconomische positie van deze wijken te verbeteren en versterkt het draagvlak voor verbetering van de bereikbaarheid en uitbreiding van het voorzieningenniveau en ruimte voor werkgelegenheid in de omgeving.

Verder verspreid door Nieuw-West liggen aanvullende mogelijkheden voor kleinschaliger verbetering en verdichting. Afwegingen ten aanzien van cultuurhistorische waarden in relatie tot dit potentieel, maken we in het Gebiedsgerichte Omgevingsprogramma Nieuw-West Hierin worden afwegingen gemaakt ten aanzien van de wenselijkheid en verdere fasering van deze ontwikkelmogelijkheden in relatie tot bijvoorbeeld verduurzamingsopgaven, cultuurhistorische waarden en kansen voor versterking van het voorzieningenniveau. Daarbij wordt ook bezien in hoeverre verdere verdichting in Geuzenveld-Slotermeer als vervolg op de ontwikkelingen langs de Burgemeester Roëllstraat aan de orde is. Bodemdaling is hier een belangrijke factor in keuzes voor bouwlocaties, -methoden en inrichting van de openbare ruimte.

Verdere verdichting gaat ook in Nieuw-West hand in hand met vergroening. Dit betekent versterking van de reeds aanwezige groenstructuren in het stadsdeel, vergroening van de Lelylaan en kwaliteitsimpuls Sloterpark en integrale ontwikkeling van de Tuinen van West ten behoeve van stadslandbouw, recreatie en ecologie. Voor Sportpark Ookmeer wordt ingezet op intensievere benutting van het sportpark.

Nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-West bieden kansen om de waterkwaliteit in de polders te verbeteren, onder andere door in te zetten op zuiverende, natuurvriendelijke grachten.

Strategische zone Kern Osdorpplein-Lelylaan

Binnen het Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuw-West en in samenwerking met buurtbewoners, ondernemers en instellingen in de buurt, verkennen we een samenhangend perspectief op de verdere ontwikkeling van het Osdorpplein tot hoogstedelijk centrum en kwaliteitsverbetering van de omliggende buurten. Hierin werken we de mogelijkheden van versterking van de Calandlaan als stadstraat tussen het Osdorpplein en station Lelylaan verder uit. We ontwikkelen voorstellen voor intensivering van sportpark Ookmeer en de verdere invulling en versterking van de groene kwaliteiten van de Osdorperbovenpolder en de Sloterplas. Tevens kijken we hoe we het gebruik van bedrijventerrein Akerpoort kunnen intensiveren.

Haven-Stad Zuid

Locatie	Inzet 2024-2035	Aanvullende randvoorwaarden
Sloterdijk I Noord	Verkenning mogelijkheden	Volgende marktinteresse Sloterdijk I Zuid Investerings in bereikbaarheid Verbetering milieucondities
Minervahaven Zuid	Projectvoorstel	Investerings in bereikbaarheid Verbetering milieucondities Transformatiebesluit
Emplacement Zaanstraat	Verkenning mogelijkheden	Overdracht terreinen

De afgelopen jaren is op basis van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad een begin gemaakt met de ontwikkeling van het stationsgebied Sloterdijk Centrum en de transformatie van Sloterdijk I Zuid.

Het station Sloterdijk bedient zowel de bestaande buurten in Bos en Lommer en Geuzenveld-Slotermeer als de toekomstige te ontwikkelen wijken in Haven-Stad. Het stationsgebied kan zich vanuit die positie verder ontwikkelen tot kern in het noordwestelijk deel van de stad. Doortrekken van de ringlijn zorgt niet alleen voor ontlasting van de westelijke tramlijnen en een centralere ligging van Station Sloterdijk in het stedelijk openbaarvervoersnetwerk maar zorgt ook voor een betere bediening van metrostation Isolatorweg en de te ontwikkelen halte Hemknoop. Voor de ontwikkeling van de Centrale Zone in de delen van Haven-Stad ten zuiden van het IJ, zijn afspraken met Rijk en regio over investeringen in de HOV-bereikbaarheid leidend voor het vervolg van de ontwikkelingen. De verplaatsing van de functies uit het gebied Zaanstraatemplacement (en daarmee de verbetering van de milieucondities) is hierbij voordeligmogelijk voor de ontwikkeling van het gebied.

Voor de ontwikkeling van een dergelijk groot gebied is fasering van belang. Voor het vervolg van de ontwikkeling van de Centrale Zone Haven-Stad sluiten we aan op de al lopende gebiedsontwikkelingen in de Houthavens en Sloterdijk I Zuid. Zodra het 'pas-op-de-plaats convenant' in 2029 afloopt, ontstaan er mogelijkheden



Strategische inzet Haven-Stad Zuid

om de gebieden Sloterdijk I Noord en Minervahaven Zuid te ontwikkelen tot een gemengd, hoogstedelijk woon-werkgebied met stedelijke buurten.

Het gebied Hemknoop, waar we het gelijknamige metrostation van de Ringlijn gaan inpassen, ontwikkelen we pas later tot gemengd hoogstedelijk gebied. Dit doen we zodra duidelijk is hoe we de onderdelen van het metrosysteem kunnen inpassen en welke praktische ruimte daar voor nodig is. De stationsomgeving (in de Omgevingsvisie als 'Stationskwartier' gepositioneerd) biedt naast woningbouw ook potentieel ruimte voor kantoren en een grootstedelijk georiënteerd programma.

De ontwikkeling van het Zaanstraatemplacement is van de hierbij te maken keuzes afhankelijk. Voor de periode na het beëindigen van de hinder veroorzakende werkzaamheden medio 2027, worden voor dit gebied verschillende ontwikkelopties onderzocht. Zo kunnen we het potentieel van dit gebied voor zowel de ontwikkeling van Haven-Stad als de ontwikkeling van de meer-kernige stad Amsterdam maximaal benutten.

In de periode tot 2035 liggen er mogelijkheden om te starten met de ontwikkeling van de noordelijke omgeving van metrostation Hemknoop; het deelgebied Minervahaven Zuid. Momenteel ligt de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van dit gebied bij het Havenbedrijf. Dit maakt het nemen van een transformatiebesluit noodzakelijk.

Op de middellange termijn biedt ook de ontwikkeling van Sloterdijk I Noord, aansluitend op de ontwikkelingen in het zuidelijk deel van Sloterdijk I kansen. Planvorming hiervoor wordt opgestart op het moment dat het zuidelijk deel daadwerkelijk tot ontwikkeling wordt gebracht.

Voor Haven-Stad Zuid geldt ook dat er in het ontwerp van de openbare ruimte en maaiveldhoogtes rekening gehouden moet

worden met een toekomstig hoger calamiteitenpeil in het IJ en Noordzeekanaal.

Binnenstad

Met de Ontwikkelstrategie kiezen we voor het versterken van de kernen buiten de binnenstad. Door het versterken van het stedelijke voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van de andere kernen maken we deze aantrekkelijker zodat Amsterdammers en bezoekers minder zijn aangewezen op de binnenstad. Door nieuwe grootschalige ontwikkellocaties te oriënteren op de centra buiten de ring en boven het IJ wordt ook de druk vanuit woningbouw op de binnenstad beperkt. De mogelijkheden voor verdichting in de binnenstad zijn door het reeds zeer intensieve gebruik en de cultuurhistorische waarden beperkt. Momenteel werken we aan een plan voor de ontwikkeling van het Marineterrein. In aanvulling daarop zijn kleinschalige verdichting en intensiveringsprojecten mogelijk. Vanuit de Ontwikkelstrategie stellen we geen nieuwe, grootschalige ontwikkellocaties voor. Wel onderzoeken we kleinschalige verdichtingsmogelijkheden, zoals het in specifieke gebieden optoppen van gebouwen. Dit betekent niet dat er geen opgaven zijn. Juist op het gebied van leefbaarheid, verduurzaming en mobiliteit en onderhoud speelt er veel in de buurten in de binnenstad. Verdichting is hier echter maar een beperkt deel van de oplossing. Juist door de verdichtingsopgave elders te concentreren en in te zetten op meerkernige ontwikkeling, is het de bedoeling om de binnenstad te ontlasten.

6.2 Agglomeratie

Met de ontwikkelingen van de lobben raken de ontwikkelgebieden van de stad steeds nadrukkelijker aan onze buurgemeenten (zie kader). Vaak zijn er veel raakvlakken en afhankelijkheden tussen ontwikkelingen aan beide zijden van de gemeentegrenzen. Bijvoorbeeld op het gebied van vervoer en voorzieningen. Wanneer we ontwikkelingen goed op elkaar afstemmen, ligt hier een unieke kans om het stedelijk gebied beter op elkaar aan te

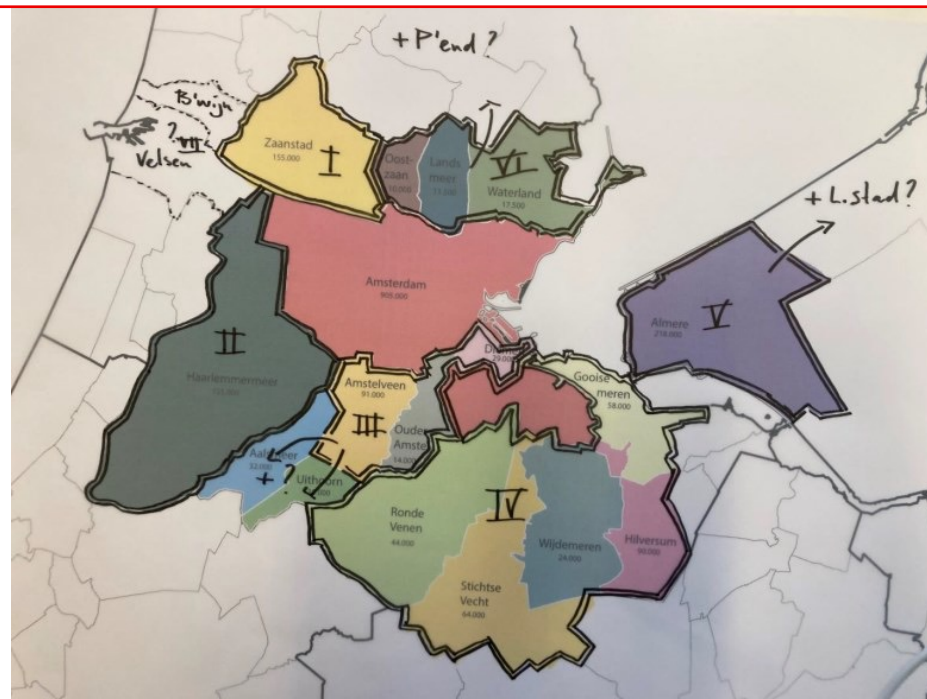
Het gesprek met de buurgemeenten

Middels de Omgevingsvisie is de basis gelegd voor een ontwikkeling van Amsterdam die zich minder richt op het centrum en meer naar buiten, de meerkernige ontwikkeling. Veel van de Amsterdamse ontwikkelgebieden raken direct aan die van de buurgemeenten. Ontwikkelingen als de Achtersluispolder in Zaanstad en De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel gaan naadloos over in Amsterdamse projectgebieden in Haven-Stad en Amstel-Stad/Bijlmer-West. Door goed af te stemmen kunnen die ontwikkelingen elkaar versterken.

In navolging van de Omgevingsvisie Amsterdam, wil Amsterdam zich ook in de Ontwikkelstrategie rekenschap geven van de impact die ontwikkelingen in Amsterdam mogelijk hebben op de directe burens en vice versa. Met de inzet op meerkernige ontwikkeling, wordt de relatie tussen ontwikkelingen in Amsterdam en ontwikkelingen bij de buurgemeenten nóg belangrijker. Door (tijdig) in gesprek te gaan met elkaar, over elkaars plannen, is het mogelijk eventuele pijnpunten te identificeren en waar mogelijk weg te nemen, maar ook om kansen een plek te geven in het vervolg.

Hoe hebben we dat gedaan

In maart en april 2023 zijn daarom in het kader van de Ontwikkelstrategie werksessies gehouden met de buurgemeenten, soms met individuele gemeenten, soms in combinatie. Op bijgaand kaartje staat met welke gemeenten is gesproken. Het stramien was daarin steeds min of meer gelijk: na een introductie over de aanleiding en aanpak van de Amsterdamse Ontwikkelstrategie



was er tijd om zoveel mogelijk informatie uit te wisselen over relevante ontwikkelingen in de betreffende buurgemeente(n). Dat ging om ontwikkelingen die invloed hebben op de Ontwikkelstrategie of daardoor beïnvloed worden. Het gaat daarbij dus om kansen die verzilverd kunnen worden, dilemma's die samen opgelost moeten worden en conflicten waarin een keuze gemaakt moet worden. Dat betekent niet dat al deze ontwikkelingen ook een plek in de Ontwikkelstrategie krijgen, maar het biedt wel de basis voor verdere uitwerking.

Het doel van de werksessies was om de opgaven waar de burens voor staan op te halen en zo tot een zo compleet mogelijk en afgewogen (Amsterdams) product te komen, dat rekening houdt met ontwikkelingen bij de directe burens. Voor de buurgemeenten ontstaat hierdoor bovendien de mogelijkheid vroegtijdig aan te haken en te reageren op de plannen van Amsterdam.

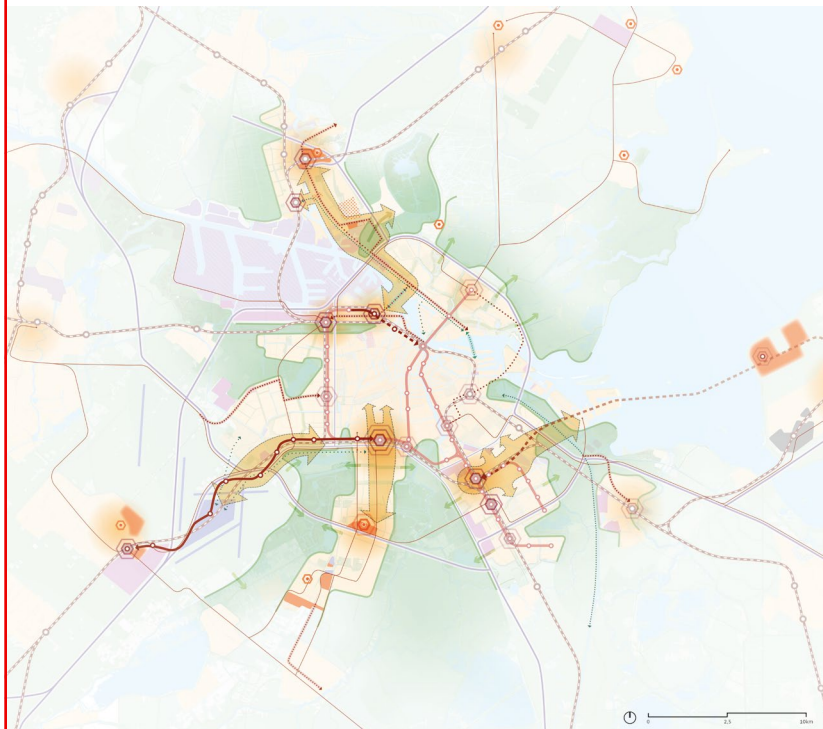
Belangrijkste inzichten

De ontwikkeling van Amsterdam raakt steeds nadrukkelijker aan de buurgemeenten. Tijdens de sessies kwam naar voren dat buurgemeenten zelf ook projecten langs hun gemeentegrenzen in voorbereiding hebben en dat er kansen liggen voor samenwerking op het gebied van werkgelegenheid, woningbouwprogrammering, voorzieningenniveau, bereikbaarheid en landschap. Dit om het stedelijk gebied beter op elkaar te laten aansluiten. Ook bleek uit de gesprekken dat de samenhang en de (al bestaande) mate van samenwerking tussen Amsterdam en de buurgemeenten per gebied (sterk) verschilt. Aan sommige opgaven wordt al langere tijd samengewerkt, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het ZaanIJ-gebied, terwijl voor andere gebieden, zoals het gebied Buitenveldert-Amstelveen, de samenhang nog verder uitgediept moet worden.

Dit heeft geleid tot de opgave om op vier gebieden in de agglomeratie nauwer op te trekken.

Naast de vier regionale strategische verkenningen hebben de buurgemeenten ook zorgen geuit. Soms generiek, denk aan mobiliteitsontwikkelingen of de verdichting met forse woningaantallen en de druk op de voorzieningen in de buurgemeenten of op de groengebieden in het ommeland. Een vaak terugkerend zorgpunt is de transformatie van Amsterdamse bedrijventerreinen en de verschuiving naar de regio die dit met zich meebrengt. Dit is ook een belangrijk onderwerp binnen de MRA. Soms zijn er specifieke aandachtspunten zoals ontbrekende fietsroutes, sportparken met een overbezetting of een kleine kern met teveel auto(sluip)verkeer. Deze worden waar kan in de lopende regionale samenwerkingen meegenomen.

Tot slot is tijdens de gesprekken veelvuldig over de scheggen gesproken. Voor de Westeinderscheg, Diemerscheg en Amstelscheg is het van belang de overgangen tussen stad en landschap te verbeteren en versterken. Voor de scheggen lopen regionale samenwerkingsverbanden, die we willen dan wel versterken door ze te verbinden met de 4 regionale verkenningen: Zaan-IJ, Amsterdam-Schiphol, Amstelveen-Buitenveldert en ADDA.



LEGENDA
Ontwikkelstrategie 2035

laten sluiten. We moeten samen met onze buurgemeenten werken aan gezamenlijke opgaven op het gebied van werkgelegenheid, woningbouwprogrammering, voorzieningenniveau, bereikbaarheid en landschap. In vier zones zien we hiervoor, vanuit het perspectief van de regionale verstedelijkingsstrategie en de inzet in deze ontwikkelstrategie, de grootste kansen.

Kerngebied Zaan-IJ

Hier speelt de ontwikkeling van Haven-Stad en de Achtersluispolder, maar ook de versterking van de sociaalmaatschappelijke positie van bewoners in bestaande wijken zoals Tuindorp Oostzaan, Molenwijk en Poelenburg. Van cruciaal belang hiervoor is het gezamenlijk werken aan de mobiliteit, met als speerpunten de Zaan-IJ-verbinding, de Westbrug over het IJ en de Dam-tot-Dam fietsroute. Als gevolg van de transformatie van bedrijventerreinen kijken we in dit gebied ook naar herhuisvesting en een intensiever gebruik van die bedrijventerreinen. De keuze om voor de periode van deze Ontwikkelstrategie af te zien van transformatie van Cornelis Douwes 0-1, is hierin een belangrijk element. De recente fasering van ontwikkeling van de Achtersluispolder, biedt mogelijkheden voor bedrijven om in dit deel van de regio actief te blijven.

Corridor Hoofddorp-Zuidas

Met de ambitie voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn komt het gebied tussen Schiphol en de Zuidas nog centraler in de regio te liggen. Momenteel heeft het gebied vooral een groene en economische invulling. De dynamiek en druk die de nieuwe verbinding in het gebied met zich meebrengt, mag niet leiden tot verdere verrommeling. Daarom moeten we gezamenlijk kijken hoe we de kwaliteit van het gebied kunnen verbeteren.

Een belangrijke overweging hierin is dat het gebied tussen de A4 en de Nieuwe Meer zodanig zettingsgevoelig is dat nieuwbouw tot hoge toekomstige kosten leidt om de ontwikkeling in stand te houden. Zelfs als er nu adequate klimaatadaptieve maatregelen

worden getroffen, betekent dit dat er door hier te bouwen kosten worden afgewenteld op de toekomst.

Amstelveen/ob

Met de ontwikkeling van het gebied rondom station Zuid tot internationale knoop, ontstaat een nieuwe dynamiek in het zuidelijk deel van de agglomeratie. Ontwikkeling en potentiële verdichting langs de assen tussen Amstelveen, Buitenveldert, Zuidas en Zuid, bieden mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, maar vragen ook om zorgvuldige afstemming. Met deze ontwikkeling worden ook de scheggen belangrijker. Zowel in de Westeinderscheg als de Amstelscheg ligt een grote landschappelijke opgave, te beginnen met het verbeteren van de overgangen tussen stad en landschap en het vergroten van de waterberging in de omliggende polders om het hoofdwatersysteem te ontlasten.

Amsterdam-Duivendrecht-Diemen-Almere (ADDA)

De omgeving rondom station Duivendrecht biedt mogelijkheden voor verdere ontwikkeling tot stationskwartier. Een deel van de opgave ligt in het verbeteren van Venserpolder op Amsterdams grondgebied. Een bredere opgave is met de ontwikkeling aan de andere zijden van het station en de verbindingen met de Nieuwe Kern in Ouder-Amstel. Hierbij moeten we op lange termijn rekening houden met het mogelijk aanlanden van de IJmeerverbinding (of Lelylijn) richting Diemen, IJburg en Almere. In dit gebied spelen ook vraagstukken ten aanzien van de intensivering van bedrijventerreinen en kwaliteitsverbetering van de Diemerscheg. Ook hier moet rekening gehouden worden met bodemdaling.

6.3 Thematische Uitwerkingsopgaven

Verkenning ruimtelijke impact circulaire economie

Amsterdam heeft grote ambities op het gebied van de circulaire economie. Uit een recente studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) bleek dat de ruimtevraag op bedrijventerreinen hierdoor tot wel 40% zal toenemen. Amsterdam verkent het

ruimtebeslag van de circulaire economie op stedelijke bedrijven-terreinen en in buurten.

Uitwerking ruimte voor vitale functies

In deze ontwikkelstrategie zijn enkele locaties benoemd als kansrijk voor het ontwikkelen van stedelijke functies op het gebied van logistiek, mobiliteitstransitie en energietransitie. In deze verkenning nemen we stappen naar een verdere invulling en programmering van deze locaties en mogelijkheden voor koppeling met opgaven op het gebied van groen, sport, vrije ruimte en cultuur.

Beleidsuitwerking optoppen

Uit een eerste inventarisatie van Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) blijkt de potentie voor optoppen als mogelijkheid voor het toevoegen en uitbreiden van woningen in de stad. In deze uitwerking evalueren we recente voorbeelden en onderzoeken we de mogelijkheden voor verschillende typen bebouwing op stedenbouwkundige, juridische en procesmatige aspecten. Indien wenselijk en noodzakelijk worden voorstellen gedaan voor het wegnemen van barrières en het faciliteren van initiatieven. De inzichten zijn input voor projecten waarbinnen we de mogelijkheden van optoppen gaan onderzoeken.

Verkenning stadsranden

Door de keuze voor een meerkernige ontwikkeling te koppelen aan een kwaliteitsimpuls van de kernen van de scheggen en stadsparken, worden de overgangen tussen stad en land nadrukkelijker onderdeel van de stedelijke ontwikkeling ook in termen van waterhuishouding. Een recente studie van het PBL constateerde dat de potentiële kwaliteiten van stadsranden in Amsterdam onderbenut waren. In deze verkenning onderzoeken we de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor een goede overgang tussen stad en landschap.

Handelingsperspectief externe veiligheid gevaarlijke stoffen

Met de inzet op het ontwikkelen van stationskwartieren komen meer mensen en publieksvoorzieningen rondom het spoor. Met

name waar dit routes voor gevaarlijke stoffen betreft, betekent dit een potentiële vergroting van risico's voor de externe veiligheid. Binnen deze verkenning onderzoeken we welke maatregelen op stedelijk- en projectniveau mogelijk zijn en in hoeverre deze bij de beoogde ontwikkelingen noodzakelijk zijn.

Ruimtelijke strategie vernieuwing onderwijsvastgoed

De komende jaren moeten we een groot aantal schoolgebouwen vernieuwen. In deze verkenning onderzoeken we hoe we deze vernieuwing kunnen koppelen aan maatschappelijke voorzieningen; bijvoorbeeld als ruimte voor ontmoeting en ontwikkeling in de wijk. Ook kijken we in hoeverre we de vernieuwing kunnen koppelen aan woningbouw, bijvoorbeeld voor leraren.

Verkenning beheer en onderhoudsopgave zuid en zuidoostflank

Uit een eerste inventarisatie van de onderhoudsopgaven voor de middellange termijn blijken er vanaf 2030 vooral in het zuiden en zuidoosten van de stad kansen te liggen om grote onderhoudswerken te koppelen aan verbetering en verdichting. Om goede uitspraken te kunnen doen op projectniveau (exacte locatie en type onderhoudswerkzaamheden) is verdere detailering en daarmee een verdiepingsslag nodig van de inventarisatie. De uitkomst van deze verkenning geeft meer inzicht in waar en welke mate werk met werk mogelijk is en kan gebruikt worden bij bovenplase investeringsafwegingen.

Internationaal symposium meerkernige ontwikkeling

De verschuiving naar een meerkernige ontwikkeling en een steviger inzet op de versterking van bestaande buurten, heeft implicaties voor de manier waarop we aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad werken. Hiertoe bekijken we succesvolle ontwikkelingen uit het verleden en recente projecten. Daarnaast zetten we onze Europese en internationale netwerken in om te leren hoe andere steden dit doen. In 2025 brengen we dit samen in een in het kader van Amsterdam 750 jaar te organiseren internationaal symposium.

Uitgebreide legenda's Strategische inzetkaart en Projecteninzetkaart

Legenda strategische inzetkaart

De strategische inzetkaart laat in samenhang zien wat nodig is om de komende periode de stad meerkernig te ontwikkelen. Locaties voor gebiedsontwikkeling worden hier getoond in relatie tot gerelateerde opgaven in onder andere groen-blauwe structuren, de openbare ruimte en mobiliteit. De inzetkaart laat ook zien waar welke buurttype van toepassing is. Ieder buurttype bevat een bepaalde dichtheid en mengingsfactor.

Basis



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



Metro met station: Onder- of bovengronds metrotracé.



HOV / sneltramverbinding: Snelle en hoogfrequente (tangentiële) bus- en tramlijnen, die de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie verbinden.



Tramlijn: Het tramnetwerk voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.



Veerverbinding: Veerverbindingen over het IJ, voor voetganger en fiets, die de verschillende gebieden in de agglomeratie onderling met elkaar verbinden.



Snelweg (buitenring): Rijksweg met overwegend doorgaand nationaal en regionaal autoverkeer.



Snelweg (binnenring): Rijksweg met overwegend autoverkeer van en naar Amsterdam.



Straten en lanen: Netwerk van stadsstraten en -lanen voor de verbinding en ontsluiting van wijken en voor de verbinding tussen kernen binnen e stad en agglomeratie.



Fietsnetwerk: Fijnmazig fietsnetwerk voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.



(Tangentiële) lange-lijnen fietsverbindingen: Bovenop het fijnmazig fietsnetwerk van Amsterdam identificeert de Omgevingsvisie 2050 een lange-lijnen-fietsnetwerk dat de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie met elkaar verbindt. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Met de inzet uit de Ontwikkelstrategie komt de opgave naar voren een aantal van deze verbindingen te versterken.



Fijnmazige stedelijke groenstructuur: Netwerk van groene straten, linten en fiets-/wandelroutes die veel groene elementen bevatten zoals bomenrijen en gevellinten. Ze functioneren als verbindende lijnen tussen groene gebieden. Afhankelijk van gebruik, stedenbouwkundige, cultuurhistorische en/of landschappelijke situatie verschilt de invulling van deze routes.

Bestaande groene gebieden: Landschappen in en rond de stad. Deze gebieden zijn recreatieve bestemmingen of worden gebruikt als natuur- of landbouwgebied.

Havengebied:

In dit gebied is ruimte voor logistiek, industrie en nutsfuncties. De haven heeft een belangrijke rol in de duurzame energie-opwek en -opslag en de circulaire economie van de regio. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.

Bestaande bedrijventerreinen zonder transformatieopgave: Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stads- en regioverzorgende bedrijvigheid. De bedrijventerreinen worden niet getransformeerd en daardoor is hier tenminste tot 2035 geen ruimte voor woningbouw. Hier wordt ingezet op intensivering en verduurzaming.

Luwe gebieden: De Omgevingsvisie 2050 identificeert 'luwe gebieden'. Voornamelijk in naoorlogse gebieden (Nieuw-West, Zuidoost, Buitenveldert en naoorlogs Noord) bevinden zich buurten met een lage dichtheid aan woningen, afgewisseld met een grote hoeveelheid aan groen.

Gemengde gebieden: De Omgevingsvisie 2050 identificeert 'gemengde gebieden'. Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen.

Centrumgebied: De Omgevingsvisie 2050 identificeert het 'centrumgebied'. De binnenstad en de aangrenzende buurten in West, Zuid en Oost vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als stadscentrum.

Wijk-/buurtcentra: Wijk-/buurtcentra buiten de strategische zones. In de wijk-/buurtcentra concentreren zich voornamelijk lokale voorzieningen. Ze hebben een verzorgende rol voor omliggende buurten en het stadsdeel (boodschappen, dienstverlening en ontmoeting).

Innovatiedistrict: Op deze plekken staan kennisontwikkeling onderzoek en informatie centraal.



Ontwikkeling luwe stadsbuurt (lopend – plaberum): Ontwikkeling van woonbuurten met een relatief lage dichtheid, een beperkt aandeel niet-woonfuncties en veel ruimte voor groen. Heeft betrekking op lopende projecten.



Ontwikkeling gemengde stadsbuurt (lopend – plaberum): Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plintten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, parkjes en langs watergangen. Heeft betrekking op lopende projecten.



Ontwikkeling hoogstedelijke buurt (lopend – plaberum): Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken. Heeft betrekking op lopende projecten.



Ontwikkeling hoogstedelijk centrum (lopend – plaberum): Ontwikkeling van buurten met naast wonen het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Heeft betrekking op lopende projecten.

Te verkennen ontwikkelingen voor 2035



Uitbreiding metronetwerk: Nieuwe metrotracés als uitbreiding op het bestaande metronetwerk. Onderdeel van het metropakket met het Rijk.



Uitbreiding HOV-/sneltramverbinding: Nieuwe snelle en hoogfrequente (tangentiële) bus- en tramlijnen, die de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie verbinden. Een aantal bestaande en nieuw aan te leggen HOV-/sneltramlijnen verbinden nadrukkelijk de meerdere kernen in de verschillende lobben in en rondom Amsterdam. In het kader van meerkernige ontwikkeling zetten we sterk in op deze verbindingen.



Versterken stadsstraat: Verbijfskwaliteit, gezond bewegen, reuring en voorzieningen: Hier concentreren zich publiekvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. We sturen door gebouwpintten en de inrichting van de openbare ruimte op voldoende ruimte voor publieke functies. Er blijft hier ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies. Doel is om de functies van de stadsstraat te versterken door een ruimtelijke impuls te geven aan de betreffende straat.



Versterken stadslaan: veel ruimte voor groen, stedelijk wonen en gezond bewegen: De stadslanen hebben een stevige groene inrichting en een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom kruispunten. Er kan goed aan de lanen gewoond worden. Doel is om de functie van de stadslaan te versterken door een ruimtelijke impuls te geven aan de betreffende laan.



Versterken (tangentiële) lange-lijnen fietsverbinding: Bovenop het fijnmazig fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk dat de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie met elkaar verbindt. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Dit netwerk is nog niet compleet en bevat meerdere ontbrekende schakels. Doel is om in samenhang met gebiedsontwikkeling verbindingen op deze plekken te realiseren.



(Fiets)brug met aanlanding: IJ-oveerverbindingen tussen Amsterdam Noord en Amsterdam-Centrum. Naast de Oostbrug is de Westbrug van essentieel belang om verdere ontwikkeling van Haven-Stad en de noordelijke IJ-oevers mogelijk te maken. Bij de Westbrug ligt er een koppelskerm met het ov wanneer er verbinding tussen beide oevers tot stand wordt gebracht. Zo profiteert niet alleen Amsterdam maar ook de agglomeratie (onder andere Zaanstad) en de regio van een betere verbinding.



Te verkennen: perspectief drevren: De inzet op duurzaam en gezond bewegen en meer nadruk op verbijfskwaliteit biedt aanleiding te kijken naar de rol van een aantal drevren in het stedelijk netwerk. Hierbij worden ook de mogelijkheden om programma toe te voegen onderzocht. Dit doen we in relatie tot de opgaven in omliggende buurten.



Bestaande bedrijventerreinen intensiveren met stedelijke functies: Op deze bedrijventerreinen is ook plek voor andersoortige functies die de leefbaarheid van het bedrijventerrein vergroten. Denk hierbij onder andere aan ruimte voor nachtcultuur.



Intensiveren en verduurzamen bestaande bedrijventerreinen: Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Hier ligt een opgave voor intensivering en verduurzaming. Bedrijventerreinen lenen zich ook voor nutsvoorzieningen, de ontwikkeling van logistieke hubs en distributiecentra om de stad te kunnen bevoorraden. Er is hier geen ruimte voor woningbouw.



Kwaliteitsimpuls koppen van de scheggen en stadsparken: Stadsparken zijn groene gebieden met veel recreatieve gebruikers vanuit de stad of het stadsdeel. De stadsparken hebben een hoge recreatieve en ecologische waarde voor mens en dier wat hoge eisen met zich meebrengt voor de kwaliteit en de ruimtelijke inrichting van het park. Datzelfde geldt voor de koppen van de scheggen, alleen hebben deze een meer landschappelijke identiteit.

Met een groeiende en verdichtende stad neemt de waarde van zowel stadsparken als de koppen van de scheggen toe. Voor rust en recreatie maar ook voor de biodiversiteit, waterberging en het tegengaan van hittestress. Het groen en blauw in de stad zijn belangrijk voor een gezonde stedelijke leefstijl. De kwaliteitsimpuls en het toegankelijker maken van stadsparken en de koppen van de scheggen wordt in samenhang met omliggende gebiedsontwikkeling opgepakt.



Versterken groene randen aan de koppen van de scheggen: Verdichting van de stad en het versterken en beter toegankelijk maken van het groen en het landschap vragen om goede overgangen tussen groen en bebouwing. Dit doen we door infrastructuurbarrières te slechten, de buurten naar het landschap te richten en met het landschap te verbinden.



Groene verbindingen: Een aantal bestaande en nieuw aan te leggen groene verbindingen uit het netwerk van groene straten, linten en fiets-/wandelroutes verbinden nadrukkelijk de scheggen en stadsparken in en rondom Amsterdam met gebiedsontwikkelingslocaties. In het kader van meerkernige ontwikkeling en rigoureuze vergroenen zetten we sterk in op deze verbindingen.



Versterken ecologische waterstructuur: In veel stadsparken en scheggen is er naast groen ook aandacht nodig voor de verbetering van de ecologische waterstructuur. Doel is om bij nieuwe verdichtings- en ontwikkellocaties de verbetering van deze structuren mee te nemen.



Indicatieve groenstructuur binnen plangebied: Ook binnen gebiedsontwikkelingsprojecten is aandacht voor buurtgroen. Dit groen is indicatief weergegeven in aansluiting op het projectoverstijgende netwerk van groene straten, linten en fiets-/wandelroutes. Ze functioneren als verbindende lijnen tussen groene gebieden. Het karakter wordt met name bepaald door de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en/of landschappelijke situatie.



Groene poorten: Schakels tussen bebouwing en groene omgeving, met name bij groene (fiets)verbindingen tussen de lobben en de scheggen. Doel is om het netwerk van parken en scheggen beter toegankelijk te maken voor fietser en voetganger.



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



Ontwikkeling sportpark binnen bebouwd gebied: In de sportparken wordt optimaal intensief gebruik mogelijk gemaakt, om zo efficiënt mogelijk de opgave voor georganiseerde sport een plek te geven. De sportparken hebben een groene omgeving. Door de groeiende stad is er een grote vraag naar huisvesting van georganiseerde sporten. Daarbij geldt dat sport voor iedereen toegankelijk moet zijn. Doel is om hierin te faciliteren door te sportparken te intensiveren of nieuwe sportparken binnen bebouwd gebied te ontwikkelen.



Groene gebieden met meervoudig ruimtegebruik: In een aantal gebieden wordt onderzocht hoe we hier groene kwaliteiten kunnen combineren met de inpassing van stedelijke functies en voorzieningen (o.a. sport, nutsvoorzieningen en vrije ruimte). Een goede landschappelijke inpassing is het uitgangspunt.



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



Strategische zone: In de ontwikkelstrategie hanteren we een project overstijgend perspectief. Om te bouwen aan vitale buurten is het van belang de opgaven vanuit de integraliteit te bezien. Daarbij gaat het om een samenhangende ontwikkeling van stedelijke kernen (centra, stationskwartieren, innovatiedistricten) en hun omliggende buurten in relatie tot investeringen in groen-blauwe netwerken, infrastructuur, voorzieningen en ruimte voor werk en vitale functies. We wijzen een aantal strategische ontwikkelzones aan waarop een samenhangend perspectief wordt ontwikkeld.



Ontwikkeling gemengde stadsbuurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plintten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, parkjes en langs watergangen. Op plekken waar dit buurttype zichtbaar is geldt deze als indicatie voor de betreffende ontwikkellocatie.



Ontwikkeling hoogstedelijke buurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken. Op plekken waar dit buurttype zichtbaar is geldt deze als indicatie voor de betreffende ontwikkellocatie.



Ontwikkeling hoogstedelijk centrum: Ontwikkeling van buurten met naast wonen het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Op plekken waar dit buurttype zichtbaar is geldt deze als indicatie voor de betreffende ontwikkellocatie.



Doerontwikkeling wijk-/buurtcentra: Wijk-/buurtcentra binnen de strategische zones. In de wijk-/buurtcentra concentreren zich voornamelijk lokale voorzieningen. Ze hebben een verzorgende rol voor omliggende buurten en het stadsdeel (boodschappen, dienstverlening en ontmoeting). Het doel is om het voorzieningsaanbod vitaal te houden door onder andere te verdichten in nabijheid van deze centra. Zo kunnen genoeg bewoners gebruik blijven maken van de voorzieningen.



Doerontwikkeling stedelijk centrum: In de stedelijke centra concentreren zich lokale én stedelijke voorzieningen. Ze hebben een verzorgende rol voor omliggende buurten het stadsdeel én de stad en agglomeratie (winkelen, cultuur en entertainment). Het doel is om het voorzieningsaanbod te versterken en te diversifiëren door onder andere te verdichten in nabijheid van deze centra. Zo kunnen genoeg bezoekers en bewoners gebruik blijven maken van de voorzieningen.



Doerontwikkeling innovatiedistrict: Op deze plekken staan kennisontwikkeling onderzoek en informatie centraal. Het doel is om de plekken verder te versterken door de gebieden een kwaliteitsimpuls te geven.



Doerontwikkeling stationskwartier: De directe omgeving van de grotere stations worden buurten met een hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningsaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Het doel is om de plekken woonfuncties, werkfuncties en voorzieningen in balans te krijgen zodat het stationskwartier wordt en om gebruik van het ov gedurende de dag (en nacht) op pijl te houden.



Ontwikkeling stationskwartier internationaal knooppunt: Stationskwartier rond internationaal knooppunt met nieuwe aanlanding van hogesnelheidstreinen. Het invloedsgebied van het knooppunt rijkt tot ver in de omliggende stadsdelen. Betreft stationskwartier Zuidas. Het doel is om bij de integrale ontwikkelopgave niet alleen de Zuidas te beschouwen maar ook de gebieden daarbuiten.

Ontwikkelingen na 2035



Te onderzoeken uitbreiding metronetwerk: Nieuw metrotracé als uitbreiding op het metronetwerk.



Mogelijke uitbreiding metronetwerk: Mogelijke nieuwe metrolijnen als uitbreiding op het bestaande metronetwerk.



Uitbreiding HOV-/sneltramverbinding: Nieuwe snelle en hoogfrequente (tangentiële) bus- en tramlijnen, die de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie verbinden.



Versterken stadsstraat: Verbijfskwaliteit, gezond bewegen, reuring en voorzieningen: Hier concentreren zich publiekvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. We sturen door gebouwpintten en de inrichting van de openbare ruimte op voldoende ruimte voor publieke functies. Er blijft hier ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies. Doel is om de functies van de stadsstraat te versterken door een ruimtelijke impuls te geven aan de betreffende straat.



Versterken stadslaan: veel ruimte voor groen, stedelijk wonen en gezond bewegen: De stadslanen hebben een stevige groene inrichting en een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom kruispunten. Er kan goed aan de lanen gewoond worden. Doel is om de functies van de stadslaan te versterken door een ruimtelijke impuls te geven aan de betreffende laan.



Versterken (tangentiële) lange-lijnen fietsverbinding: Bovenop het fijnmazig fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk dat de kernen binnen de stad en binnen de agglomeratie met elkaar verbindt. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Dit netwerk is nog niet compleet en bevat meerdere ontbrekende schakels. Doel is om in samenhang met gebiedsontwikkeling verbindingen op deze plekken te realiseren.

Projecteninzetkaart

De projecteninzetkaart bevat een overzicht van de locaties die voor de periode tot 2035 bij kunnen dragen aan de aanvulling van de planvoorraad. Hierop staan locaties waarvoor nieuwe plannen worden opgesteld of die daartoe verkend kunnen worden. Vanwege het verschil in aanpak wordt er onderscheid gemaakt tussen locaties die mogelijkheden bieden binnen bestaande woonbuurten en voor locaties waar nog niet wordt gewoond.

Basis



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



Metro met station: Onder- of bovengronds metrotracé.



Rijksweg



Bestaande bebouwing: Huidige structuur van bebouwing.



Lopende projecten: Gebieden waarvoor volgens de gemeentelijke systematiek van het plaberum reeds plannen in voorbereiding zijn of worden uitgevoerd.

Ontwikkelstrategie – Projectvoorstellen



Projectvoorstellen – Transformatie / gebiedsontwikkeling: Locaties waarvoor met het oog op toevoeging aan de planvoorraad in de periode tot 2035 planvorming volgens de gemeentelijk plaberum-systematiek wordt opgestart.



Projectvoorstellen – Verdichten binnen lopend project: Lopende projecten in het plaberum waarbinnen aanvullende ruimte voor woningbouw wordt gezocht.

Ontwikkelstrategie – Te verkennen locaties



Strategische zones: Zones van gerelateerde ontwikkelingen die in samenhang worden verkend en ontwikkeld.



Te verkennen ontwikkellocaties: Locaties waarvoor de mogelijkheden voor verdichting ten behoeve van de aanvulling van de planvoorraad voor de periode tot en met 2035 kan worden verkend.



Te verkennen ontwikkelingen binnen bestaande buurten: Buurten waarvoor de mogelijkheden voor verbetering door middel van verdichting voor de periode tot 2035 kan worden verkend.



Te verkennen ontwikkelingen langs stadsstraten en -lanen: Locaties langs stadsstraten en -lanen waarlangs de mogelijkheden voor verdichting in samenhang met verbetering van de omliggende buurten kan worden verkend.

Aanvullende ontwikkelruimte na 2035



Aanvullende ontwikkelruimte uit de Omgevingsvisie 2050, na 2035: Aanvullende ontwikkelruimte uit de Omgevingsvisie 2050 die niet wordt voorzien voor ontwikkeling ten behoeve van aanvulling van de planvoorraad voor 2035.

Colofon

Het concept van deze Ontwikkelstrategie, Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst, is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam.

Contact

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
ontwikkelstrategie2035@amsterdam.nl
www.amsterdam.nl/ontwikkelstrategie

Projectleiding

Rick Vermeulen (Ruimte en Duurzaamheid),

Tekstredactie

Arnold Korporaal

Ruimtelijk onderzoek, kaarten en tekeningen

Jasper Bras (coördinatie), Karolina Tatar, Mark Lebbink,
Mathias Górz, Stijn van der Slot, Onno Moorman, Jurian Voets,
Zeeshan Husain

Opmaak

Vorm de Stad

Fotografie

Fotobank Gemeente Amsterdam, Edwin van Eis, Tom Feenstra,
Cécile Obertop, Marcel Israel en Sanne Couprie

Projectteam

Rick Vermeulen (Ruimte en Duurzaamheid), Joost Bos (Wonen),
Jeroen Hofman (Team Maatschappelijke voorzieningen), Anne
Meijer (Team Maatschappelijke voorzieningen), Simcha Goudsmit
(GGD Amsterdam), Mark Bos (Communicatie), Cor de Jong (Grond
en Ontwikkeling), Fabie Vrisekoop (Projectmanagementbureau),
Floor Zwiers (Ruimte en Duurzaamheid), Daniel Hogendoorn
(Ruimte en Duurzaamheid), Frank van de Lustgraaf (Economische
Zaken en Cultuur), Ellen Kuikman (Vervoerregio), Bas Maas
(Verkeer en Openbare Ruimte), Marcel Bloemendal (Ruimte
en Duurzaamheid), Mireille Vos (Ruimte en Duurzaamheid),
Alexandra Jansen (Ruimte en Duurzaamheid), Harry de Vries
(Ruimte en Duurzaamheid)

Dank aan alle betrokkenen

‘Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst’ is middels
een open en integrale werkwijze tot stand gekomen, in opdracht
van het college van B en W. De directie Ruimte en Duurzaamheid
heeft daarbij een trekkende rol gehad en verschillende
perspectieven en kennisvelden betrokken. Er is zowel tussen
verschillende directies binnen de gemeente, als tussen de
gemeentelijke organisatie en partijen in de stad en de regio,
intensief samengewerkt. De directie Ruimte en Duurzaamheid
dankt alle betrokkenen bij de totstandkoming van deze
ontwikkelstrategie.

