Gemeente Amsterdam

Vertrekpuntennotitie

Gesprek over de toekomst van Amsterdam

naar de structuurvisie 2010 - 2020 voor de kernstad van de metropoolregio

Gemeente Amsterdam

Vertrekpuntennotitie

Gesprek over de toekomst van Amsterdam

naar de structuurvisie 2010 - 2020
voor de kernstad van de metropoolregio

Inhoud

Deel 1

Voorwoord 6

Inleiding 8

1 Amsterdam, kernstad van een Metropoolregio 10

Deel 2

Dit is Amsterdam 45

Deze atlas brengt de huidige stand van zaken in beeld.

2 Condities en ruimtelijke opgaven voor de kernstad van de Metropoolregio 14

2.1 Gastvrij 15
2.2 Duurzaam 20
2.3 Recreatief 24
2.4 Ondernemend 29
2.5 Dienstbaar 34
2.6 Bereikbaar 37

Nawoord 42

Deel 1

Voorwoord

Amsterdam. De stad is een magneet voor mensen die hier kansen zien, al eeuwenlang. Kansen op werk, vertier, een boeiende leefomgeving met tal van voorzieningen binnen handbereik. De stad is in de afgelopen eeuwen dan ook gegroeid tot de stad die we vandaag de dag kennen. Een stad die groter is dan haar eigen grenzen. Van Purmerend tot Nieuw-Vennep, van Velsen tot Almere. Binnen dat gebied zijn tal van relaties gegroeid tussen gemeenten op het gebied van wonen, werken en recreëren. Amsterdam is de kernstad in een metropoolregio geworden, de Metropoolregio Amsterdam. Daarbinnen zal de stad ook altijd in beweging blijven. Er zullen altijd nieuwe vragen opkomen, gestimuleerd door de gebruikers van onze stad. Of het nu mensen zijn die hier maar een dag op bezoek komen, mensen die hun geluk hier komen beproeven, mensen die hier werken of mensen die hier geboren zijn en hun hele leven blijven wonen. Veel van die vragen gaan over ruimte die mensen nodig hebben in de stad. Vragen naar meer ruimte om te wonen, het behouden van de groene ruimten in de stad zodat het hier aangenaam en leefbaar blijft, ruimte om te werken, ruimte om geprikkeld te worden door cultuur, evenementen, mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. Om al die nooit stoppende vragen naar ruimte goed op elkaar af te stemmen stellen we een structuurvisie voor de stad op. Dat is waar we nu mee starten.

Vandaar dat er nu een *Vertrekpuntennotitie* voor u ligt. Een vertrek van een reis die moeten leiden naar de bestemming: toekomst Amsterdam. Aan welke ontwikkelingen moet de stad ruimte bieden tot aan 2020? In deze *Vertrekpuntennotitie* wordt daarvoor al een flink aantal vraagstukken opgeworpen. De vraagstukken zijn afgeleid van de condities waarbinnen de mensen in Amsterdam de stad gebruiken. Condities als gastvrij, bereikbaar, recreatief en ondernemend. Welke trends zien we en welke ruimtelijke opgaven komen daaruit voort? Ruimtelijke opgaven waar stuk voor stuk een antwoord op moet worden gevonden. Waar kunnen we woningen bouwen en kan de economie ruimte krijgen terwijl we tegelijkertijd de stad beter bereikbaar willen maken? Hoe gaan we om met het kostbare groen in de stad? Waar vinden we ruimte voor water als antwoord op de klimaatverandering? Hoe gaan we om met problemen met de luchtkwaliteit en geluidhinder terwijl we tegelijkertijd woningen willen bijbouwen? Deze vraagstukken zijn bedoeld als opening van de discussie over de toekomst van Amsterdam. Een discussie die ik graag met u aanga.

Maarten van Poelgeest
Wethouder Ruimtelijke Ordening

Inleiding

Waarom maken we een structuurvisie voor Amsterdam?

Dit is een uitgelezen moment om een structuurvisie te maken: er is weer ruimte om over de toekomst van de stad na te denken. Stedelijke ruimtelijke kwesties staan hoger op de politieke en bestuurlijke agenda's dan de afgelopen decennia. Het vergrote inzicht dat Amsterdam deel uitmaakt van een functionerend geheel dat groter is dan haar eigen gemeentegrenzen noodzaakt om de ruimtelijke afwegingen voor de stad opnieuw te bezien. Welke keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad liggen er voor en hoe zien die keuzes eruit?
Daarnaast wordt dit jaar in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening een nieuw instrumentarium geïntroduceerd om ideeën mogelijk te maken. Op 22 april 2008 stelden B&W de startnotitie Proces Structuurvisie Amsterdam vast. Daarmee is er groen licht gegeven om een structuurvisie voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam te maken. Deze gaat het vigerende structuurplan *Kiezen voor Stedelijkheid* uit 2003 vervangen.

Wat is een structuurvisie?

De structuurvisie bevat een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad (2030/2040), een toetsingskader voor beleid én een uitvoeringsstrategie voor de periode 2010-2020. Het laat zien wat er op ons afkomt, wat voor een stad we willen zijn en wat we daarvoor moeten doen. De structuurvisie blijft dus niet alleen bij een toekomstverhaal, maar moet ook laten zien hoe je dat verhaal voor elkaar krijgt. Waar ligt de prioriteit van ruimtelijke ontwikkelingen, hoe zit het met de financiële haalbaarheid en waar vind je slimme combinaties van functies waardoor de financiële haalbaarheid van projecten wordt vergroot.

We willen met u in gesprek

De gemeente Amsterdam wil een welvarende kernstad van de Metropoolregio zijn. Daarom moet de stad aantrekkelijk zijn en blijven voor mensen en bedrijven. Een duurzame en bereikbare stad om te wonen, werken, zorgen en recreëren.

Maar hoe kunnen we daar voor zorgen bij het verder inrichten van de stad? Hoe kan de stad ook op langere termijn voldoen aan de condities die haar aantrekkelijk maken? Wie daarover na wil denken moet rekening houden met maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Daarom deze *Vertrekpuntennotitie*, die is opgesteld aan de hand van condities en trends. Elke paragraaf eindigt met een aantal vragen per thema aan u. De *Vertrekpuntennotitie* agendeert daarmee thema's voor de discussie.
De vragen koppelen we in de discussie aan concrete gebieden in de stad. Met gesprekken per windrichting van de stad. De gebiedsgerichte aanpak lokt concrete oplossingen en tegenstellingen uit. We gaan dus vanuit de thema's uit deze notitie met u op zoek naar concrete voorstellen en keuzevraagstukken voor de stad. Bewonersorganisaties, stadsdelen, buurtgemeenten, markt- en maatschappelijke partijen worden hierbij van harte uitgenodigd.

We beginnen niet op nul

De stad bestaat al. Het grootste deel van Amsterdam is al bebouwd, voorzien van groen en water. Verder zijn er al afspraken over veranderende gebieden. Er is al een Ontwikkelingsbeeld 2040 gemaakt voor de Metropoolregio Amsterdam, waarmee de ontwikkelingsrichting en regionale context zijn bepaald. Ook de resultaten van de lange termijnvisie Randstad 2040 zullen worden gebruikt in de structuurvisie. In het verlengde van het collegeprogramma Mensen maken Amsterdam 2006-2010 is het programma Amsterdam Topstad gestart en zijn een Woonvisie, Havenvisie en Openbaar vervoervisie opgesteld. Deze visies kijken tot 2020. Daarnaast wordt er gewerkt aan de Ruimtelijk Economische Ambitie van Amsterdam. Dit project levert input voor de uitvoeringsstrategie van de structuurvisie.

Het vervolg

Het accent van de discussie ligt in het najaar van 2008 en zal gebiedsgericht en grensoverstijgend worden georganiseerd. In de discussie zullen de concrete ruimtelijke opgaven en keuzevraagstukken duidelijk worden. En door gezamenlijk de ruimtelijke opgaven voor de toekomst te bepalen, kunnen er ook coalities tot stand komen.
De presentatie van de feitelijke situaties ondersteunt de richting en de kwaliteit van de discussie. De uitkomst van de discussie zal begin 2009 leiden tot een notitie Pijlers structuurvisie. Daarin worden de hoofdpunten van de ruimtelijke opgaven en de belangrijkste keuzevraagstukken beschreven. Deze notitie is de agenda voor de structuurvisie. Deze agenda leidt vervolgens tot het Conceptontwerp Structuurvisie in 2009. Hierop volgt een consultatieronde en in 2010 wordt de uiteindelijke structuurvisie van kracht.

Een structuurvisie is een agendazettend strategisch beleidsdocument dat politiek/bestuurlijk zelfbindend is voor de vaststellende overheid, de gemeente Amsterdam. Het doel is:

1 Richting geven van de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam in de context van de *metropoolregio Amsterdam*, uitmondend in een breed gedragen toekomstvisie voor de lange termijn (2030/2040).
2 Vormen van een *bindend element* en *toetsingskader* van al het ruimtelijk relevant beleid met gemeentelijk belang voor de centrale stad en stadsdelen voor de periode 2010-2020.
3 Het op de kaart zetten, *stimuleren en prioriteren van programma en projecten* om publiek-private investeringen in stad en regio te bevorderen en effectief in te zetten.
4 Het bieden van *meerjarige zekerheid* voor de burger over ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente nastreeft.

1

Amsterdam, kernstad van een metropool

In een sterk veranderende wereldeconomie moet Amsterdam nadrukkelijk voorsorteren op de toekomst. Sinds 2007 woont meer dan de helft van de wereldbevolking in stedelijke gebieden. Het wordt breed erkend dat grote steden en grootstedelijke regio's een centrale plaats innemen in de wereldeconomie. De rol van Amsterdam ten opzichte van andere steden op regionaal, nationaal, Europees en mondiaal niveau is daarmee verbijzonderd. Ten eerste profileren de steden in de regio zich vanaf nu als Metropoolregio Amsterdam met de gemeente Amsterdam als naamgever en als kernstad van deze metropool. Ten tweede staat Amsterdam bij vestigingsoverwegingen van bedrijven tussen steden als Dublin, Kopenhagen en Frankfurt (en dus niet Rotterdam of Eindhoven). Ten derde is het hart van Amsterdam één van de plaatsen waar de moderne economie zich meer dan evenredig manifesteert.

De Amsterdamse regio dankt zijn onmiskenbare koppositie in Nederland vooral aan het succesvolle koppel Amsterdam-Schiphol. Dit koppel zorgt ervoor dat dit gebied is opgenomen is in het wereldwijde netwerk van informatie, handel en cultuur. Volgens het Ruimtelijk Planbureau in *Vele steden maken nog geen Randstad* (2006) neemt Amsterdam een bijzondere positie in: "Amsterdam werkt, meer nog dan de andere grote steden, als een magneet. Vanuit alle delen van de Randstad (en vanuit de rest van het land) worden de relaties met Amsterdam steeds sterker. Misschien is deze regio zich, na ruim een eeuw, opnieuw aan het ontwikkelen tot de onbetwiste metropool van Nederland."

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie een impuls te geven aan de verdere ontwikkeling van de kernstad van de Metropoolregio Amsterdam. De centrale vraag die in de structuurvisie voorligt, luidt dan ook:

Welke ruimtelijke strategie en bijbehorende impulsen zijn nodig om Amsterdam verder te ontwikkelen als kernstad van de Metropoolregio Amsterdam?

Vertrekpunt:

Ontwikkelingsbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040

De zorg om de internationale concurrentiepositie van onze stedelijke regio is de aanleiding geweest om in regionaal verband na te denken over de toekomst van de Metropoolregio Amsterdam.
Het succesvol verder ontwikkelen van de Metropoolregio moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen. Dit kan alleen als we dat vanuit een internationaal concurrentie-perspectief bekijken. Hoe kan de Metropoolregio Amsterdam zich ontwikkelen tot een internationaal concurrerende Europese metropool? De opgaven uit het *Ontwikkelingsbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040* worden in de structuurvisie opgepakt en verder uitgewerkt (zie kader).

Met de metropoolregio partners is afgesproken dat de regio zich op twee aspecten moet profileren:

Diversiteit (zowel landschappelijk, stedelijk als functioneel) en
Duurzaamheid (in ieder geval energie, klimaatbestendigheid en luchtkwaliteit).

Om dit te kunnen doen moeten we vasthouden aan de (ruimtelijke) principes van bundeling, intensivering en diversiteit.

Vanuit een gedeelde zorg met de metropoolregiopartners zijn vier cruciale inspanningen geformuleerd die op de schaal van de regio geleverd moeten worden:

1 Het verder intensiveren en transformeren van het verstedelijkte gebied zodat de voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd. Hierbij is aandacht voor:
   a Een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen;
   b Behoud binnenstedelijke werkgelegenheid;
   c Voldoende aanbod van bedrijfslocaties bij de transformatie van werklocaties naar en met andere functies, conform de Uitvoeringsstrategie Plabeka.
2 Het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, door zowel de mogelijkheden van het verkeerssysteem ten volle te benutten als te investeren in een adequaat metropolitaan openbaar vervoer op de schaal van de regio.
3 Het zo ontwikkelen van het metropolitane landschap dat de benodigde groenblauwe kwaliteiten voor de metropool worden gerealiseerd.
4 Het duurzaam en klimaatbestendig ontwikkelen van de metropoolregio Amsterdam.

2

Condities en opgaven voor de kernstad van de metropool

Mensen maken de metropool

Er zijn duidelijke *ruimtelijk-fysieke* voorwaarden die Amsterdam en de regio metropolitaan maken. Zonder Schiphol geen prominente plek in het wereldwijde netwerk van informatie, handel, regiefuncties en cultuur. Zonder kantoorfaciliteiten van topniveau geen internationale hoofdkantoren. Zonder adequate woonmilieus geen kenniswerkers.
Ruimtelijke ontwikkeling leidt *op zichzelf* niet tot metropoolvorming. Door het bouwen van huizen, kantoren of cultuurpaleizen en met het aanleggen van infrastructuur ontstaat op zich geen wereldstad. Door het aansluiten van *ruimtelijk-fysieke* opgaven bij de belangen en behoeftes van mensen, wél. Deze opgaven dienen dus meer dan ooit in dienst te staan van condities die aansluiten bij de belangen en behoeften van mensen en bedrijven. Deze condities duiden we met de volgende termen:
gastvrij, duurzaam, recreatief, ondernemend, dienstbaar en bereikbaar.

2.1 Gastvrij

Ruimte om te (ver-)blijven

Een wereldstad kenmerkt zich door het komen en gaan van talloze mensen. Nieuwelingen melden zich aan de poort, aangetrokken door de magneetwerking van de metropool. Mensen hebben de wereldstad nodig om zeer uiteenlopende redenen. De een verblijft er slechts enkele minuten, de ander woont er van de wieg tot het graf. Je start er je onderneming of je laaft je aan de diverse cultuuruitingen. Pas als een stad zich ontvankelijk toont voor die talloze manieren van gebruik is er sprake van de gastvrijheid die bij een echte wereldstad hoort. Amsterdam, als kernstad, heeft een specifieke rol bij het waarmaken van die gastvrijheid.

In de zeventiende eeuw kwamen talloze mensen naar de wereldstad die Amsterdam toen was. In Amsterdam was je vrij en bestond de toekomst nog, zo had men zich laten vertellen. De mensen van toen hadden geen keus, ze werden door bittere armoede naar de stad gedreven. De nieuwelingen werden opgenomen, zo goed en zo kwaad als dat ging. De ruimtelijke ontwikkeling van de stad hobbelde ver achter de onstuimige groei van de bevolking aan. Ook toen al waren het de *mensen* die de metropool maakten.

De westerse mens van nu heeft vrijheid en toekomst. Hij kan gaan en staan waar hij wil; de keuze voor Amsterdam is ten hoogste een sterk gevoelde behoefte. Hij laat zich graag verleiden door wat de stad hem te bieden heeft. Het vrijzinnige imago trekt nog steeds, maar is niet meer zaligmakend. Amsterdam heeft sowieso sterke concurrenten op dit terrein, zoals Berlijn, Madrid en Kopenhagen. Als de stad nieuwkomers onvoldoende de gelegenheid biedt om zich er voor kortere of langere tijd te manifesteren, gaan ze weer weg. Mensen wordt daarmee de kans ontnomen de metropool te maken. Hoe draagt de ruimtelijke ontwikkeling bij aan de vergroting van de gastvrijheid?

Verdringing

Een stad kan pas gastvrij zijn als de belangen van de al aanwezige bevolking en gebruikers voldoende gewaarborgd zijn. Als gastvrijheid inhoudt dat de ene persoon of activiteit plaats moet maken voor de ander, dan valt het draagvlak ervoor weg. Mensen zijn opmerkelijk bereid om 'in te schikken', zeker wanneer ze zelf invloed kunnen uitoefenen op het proces. Maar wanneer het uitdraait op verdringing dan komt de gastvrijheid haaks te staan op bestaande belangen. Via optimalisering van het grondgebruik heeft Amsterdam nieuwe mensen en activiteiten tot dusver tamelijk geruisloos in de stad kunnen opnemen. In de nabije toekomst zijn hiervoor nieuwe ruimtelijke strategieën nodig.

Wonen

Belangrijke graadmeter voor de gastvrijheid is de toegankelijkheid van de woningmarkt.
De gemeentelijke woonvisie voor de periode tot 2020 heeft als titel *Wonen in de Metropool*[1]. Hiermee geeft men te kennen dat (ook) op de stedelijke woningmarkt wordt voorgesorteerd op de rol van Amsterdam als wereldstad. De stad is al een smeltkroes van 175 verschillende nationaliteiten, meer dan in welke plaats ter wereld. Steeds meer mensen willen deel uitmaken van de levendigheid, de creativiteit en ondernemerszin van de hoofdstad.

Als kernstad van de metropool heeft Amsterdam een grote en toegankelijke woningmarkt nodig. In de Woonvisie worden tal van maatregelen geopperd om de toegankelijkheid te vergroten. De meeste hebben betrekking op de distributie van de voorraad en op specifieke doelgroepen. Een goed functionerende woningmarkt kenmerkt zich door een grote mate van dynamiek. Op dit moment is die dynamiek onvoldoende doordat het aanbod van woningen in de verschillende segmenten te gering is. Er is met name grote behoefte aan meer woningen in het middensegment. Vergroting van dit segment bevordert de doorstroming vanuit de goedkopere voorraad. Dit zou op haar beurt de toegankelijkheid van het goedkopere segment vergroten.

Ruimtelijk relevant in de Woonvisie is vooral de koerswijziging van generiek, stadsbreed beleid naar gebiedsgericht beleid. De zone Binnenstad plus Zuid heeft een andere functie binnen de metropolitane kernstad dan de Tuinsteden. Niets nieuws onder de zon natuurlijk, maar nu vinden we dat ook acceptabel. We kunnen nu gerichter

dan ooit de juiste woningen op de juiste plekken neerzetten (differentiatie van woonmilieus). In het verlengde hiervan ligt de specialisatie op de woningmarkt van de kernstad en van de meer suburbane plekken in de metropool.

70.000+ woningen

Om de toegang tot de woningmarkt *echt* te vergroten is het noodzakelijk om de woningvoorraad fors te laten toenemen. Met de Metropoolregiopartners is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met 50.000 woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam heeft inmiddels de ambitie om te onderzoeken of de woningvoorraad met 70.000 woningen eenheden kan worden uitgebreid. Met deze ambitie wordt tegemoet gekomen aan de hernieuwde grote vraag naar het wonen in de stad, in het bijzonder in Amsterdam. Schaarste aan bouwlocaties en –capaciteit maakt dat de ambitie tot ten hoogste de genoemde 70.000 woningen kan reiken. Afzetcijfers en woningprijzen wijzen er vooralsnog op dat de vraag het aanbod beduidend overstijgt.

Bruto productie is nog geen netto toevoeging. Berekend is dat voor uitbreiding met 70.000 woningen er 88.000 moeten worden gebouwd. Voor deze 88.000 te bouwen woningen zijn al voor 45.000 eenheden locaties *bekend*[2]. Voor 25 - 32.000 woningen zijn locaties *in beeld*[3], maar nog uitermate onzeker, bijvoorbeeld door eisen rond luchtkwaliteit. Vooralsnog moeten voor 11 - 18.000 woningen nog locaties worden *gezocht*. De opgave voor de structuurvisie is om de plekken voor deze woningen in beeld te krijgen en de haalbaarheid daarvan te onderzoeken, onder meer in relatie tot luchtkwaliteit, bereikbaarheid en ruimte voor bedrijven. Hogere sloopcijfers kunnen deze opgave nog aanzienlijk doen toenemen.

Uitleggebieden leveren 100% toevoeging.
Na IJburg heeft Amsterdam geen uitleggebieden meer gepland. De *stedelijke vernieuwingsprojecten* leveren nauwelijks netto toevoeging aan de voorraad op. Voor de toevoeging na 2010 moet Amsterdam het hebben van de *transformatiegebieden*, de grotere *inbreidingslocaties* en de *verdichtingsprojecten*.
Het compacte-stadbeleid heeft in de afgelopen decennia al tot een forse inbreiding en verdichting geleid. De 70.000+ operatie vraagt echter om een onorthodoxe en on-Nederlandse visie op

[1] Wonen in de Metropool; Woonvisie Amsterdam tot 2020 (inspraakversie, dienst Wonen,december 2007)
[2] Basisbestand Woningbouwlocaties, OGA.
[3] Reeds geopperd in het vigerende Structuurplan.

(hoog)stedelijkheid. De bebouwingsintensiteit op het Westerdokseiland of op de Zuidas is ongekend in Nederland, maar past wel bij het centrum van een wereldstad. Tal van wijken die buiten de Ring/A10 (of boven het IJ) liggen hebben hun langste tijd als suburbaan woonoord gehad en zijn geroepen om tot hoogstedelijk gebied te worden omgevormd. Verschillende binnenstedelijke bedrijventerreinen zullen een transformatie doormaken richting stedelijk

Logies

De gastvrijheid van een metropool komt ook tot uitdrukking via de mogelijkheden voor tijdelijk verblijf. Voldoende hotelcapaciteit is voor Amsterdam een basisvoorwaarde om haar metropolitane doelstellingen te bereiken. Het versterkt de positie als zaken-, toeristen- en congresstad. Bovendien dragen hotelontwikkelingen direct en indirect bij aan de werkgelegenheid, met name voor laaggeschoolde arbeid, en hebben zij een positieve invloed op de economie en het imago van de wijken.

De gemiddelde kamerbezetting van de Amsterdamse hotels is de op één na hoogste in Europa. Dit heeft tot gevolg dat er in piekperiodes onvoldoende opvangcapaciteit is, dat de bezoekersgroei wordt beperkt, en dat sterke prijsstijgingen dreigen. Tot 2015 wordt een groei van het aantal overnachtingen van gemiddeld 4% per jaar verwacht. Dit vertaalt zich naar een behoefte aan 9.000 hotelkamers erbij in de gemeente Amsterdam. Voor nog maar de helft hiervan zijn concrete plannen. Voor de andere helft moeten nog plannen worden ontwikkeld op reeds bekende of op geheel nieuwe locaties[4]. Hierbij komen nadrukkelijk buurten en wijken in zicht buiten de bekende hotelgebieden Binnenstad en Museumkwartier. Voorts kunnen creatieve oplossingsrichtingen worden onderzocht, zoals de mogelijkheden van hotels te water.

Het is overigens niet alleen nodig om de capaciteit uit te breiden, het is eveneens belangrijk dat Amsterdam ruimte biedt aan bijzondere hotelontwikkelingen die bijdragen aan het internationaal onderscheidend vermogen van Amsterdam. Het gaat om hotels die de huidige 5 sterrencategorie ontstijgen of die bijzonder zijn.

Tenslotte

Het metropolitane perspectief heeft ook de verblijfsfunctie van de stad in een nieuw licht gezet. 'Volkshuisvesting' heeft allang plaatsgemaakt voor het bedienen van talloze individuele woonconsumenten, met steeds specifiekere woonwensen. Het perspectief legitimeert ook de verdere specialisatie tussen de kernstad en de rest van de metropoolregio. Daarbij moet ook binnen de kernstad worden gezocht naar de juiste woonmilieudifferentiatie.
De roep om de "short-stay" (het wonen voor een aantal maanden) goed te regelen, komt logischerwijze uit het hart van de metropool. Van wat in de gemeentelijke Woonvisie is gezaaid, moet in de structuurvisie worden geoogst. Op zijn minst.

Ruimtelijke opgaven Gastvrij

1 Hoe draagt de ruimtelijke ontwikkeling bij aan de vergroting van gastvrijheid?
2 Hoe komen we zo veel mogelijk tegemoet aan belangen van de al gevestigde stedeling?
3 Waar breiden we het hoogstedelijke woonmilieu uit en zorgen we ervoor dat de juiste woning op de juiste plek wordt gebouwd (differentiatie woonmilieus in de stad)?
4 Op welke aanvullende locaties kunnen we 11.000-18.000 woningen bouwen teneinde de ambitie waar te maken om de voorraad tot 2030 met 70.000 te laten toenemen? Hoe verhoudt zicht dat tot de eisen rond luchtkwaliteit, bereikbaarheid en ruimte voor ruimte voor bedrijven?
5 Waar vinden we ruimte voor extra hotels in Amsterdam?

[4] Nota Hotelbeleid 2007-2010, Gemeente Amsterdam

2.2 Duurzaam

Ruimte voor klimaat en kwaliteit

In de intensief gebruikte kernstad is de metropool het meest aan slijtage onderhevig en is de belasting van het milieu het grootst. Een moderne metropool is duurzaam. Duurzaamheid is het antwoord op de immer op de loer liggende onbalans tussen 'geven en nemen' bij het gebruik van de stad. Het is deze onbalans waardoor het leef- en verblijfsklimaat in de stad erodeert. Dit staat het langdurig goed functioneren van Amsterdam in de weg.

Verheugend is het inzicht dat intensief gebruik van de stad op *zichzelf* niet tot blijvende erosie hoeft te leiden. Het gaat erom *hoe* je de stad inricht en gebruikt, namelijk door een goede inrichting waarbij op zeer efficiënte manier met goederen, energie en transport wordt omgegaan. Daarbij ontstaat een steeds sterker gevoelde samenhang tussen duurzaamheid, kwaliteit en welbevinden. Mede hierdoor bestrijkt het duurzaamheidbegrip een breed spectrum. Goede architectuur en kwaliteitsmaterialen verlengen de houdbaarheid van de stad, net als optimaal grondgebruik en beheer. Duurzaamheid wordt echter het meest geassocieerd met het milieu. Klimaatbestendigheid, ruimte voor energie en luchtkwaliteit spelen een sterk toenemende rol bij locatiekeuzes, inrichting, verdere intensivering en transformatie van het stedelijk gebied. De opgave is om ruimtelijke ordeningsprincipes toe te passen die bijdragen aan een klimaat- en milieubestendig Amsterdam.

Water

De klimaatverandering zal zich fysiek vooral manifesteren via het water. Extremen nemen toe: het wordt warmer, soms natter en soms langdurig droger. Het peil stijgt waardoor het overstromingsrisico toeneemt. Door de voortgaande stedelijke intensivering en herstructurering ontstaat meer verhard oppervlak. De bodem blijft dalen en het grondwater komt in de knel door de toename van ondergronds bouwen. Dit alles zorgt voor grote wateropgaven: het voorkomen van wateroverlast en overstromingen, maar ook het voorkomen van watertekort. Daarnaast moet een gezonde waterkwaliteit gewaarborgd zijn. Een aantal zaken, zoals veiligheid tegen overstromingen door compartimentering zal op het schaalniveau van de metropool moeten worden opgepakt met overigens een sterk locale doorwerking. Terwijl waterberging vooral in het stedelijk gebied zelf moet worden gerealiseerd. Sterker dan voorheen zullen afwegingen over het watersysteem meegenomen moeten worden bij de locatiekeuze en inrichting: water als ordeningsprincipe.

Energie

Energie wordt wereldwijd duurder door de groeiende vraag. Het terugdringen van het fossiele energiegebruik en daarmee gepaard gaande CO_2 uitstoot is van groot belang voor het milieu. Amsterdam wil koploper zijn op weg naar klimaatneutraliteit en wil daarom in 2025 ten opzichte van 1990 veertig procent minder uitstoot van CO_2 in het grondgebied van Amsterdam. Hernieuwbare energiebronnen moeten belangrijker worden. Hiervoor is ruimte nodig. De vraag rijst, wat de ruimtelijke gevolgen zijn van een groter aandeel duurzame energie. Denk aan windmolens, zonne-energie, zongeoriënteerd bouwen, transport van energie. Daarnaast moeten we strategisch omgaan met de locatiekeuzes voor datahotels ICT, die veel energie verbruiken.

Luchtkwaliteit

In internationaal perspectief scoort Amsterdam slecht op de *luchtkwaliteit*. Dat heeft niet alleen een negatief effect op de gezondheid van mensen, maar het belemmert ook het bouwen in de stad. In Amsterdam levert het gemotoriseerde verkeer de grootste bijdrage aan de luchtverontreiniging. Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit diverse acties in gang gezet. Deze zijn vooral gericht op mobiliteits- en energiemaatregelen om de uitstoot van broeikasgassen (en in samenhang daarmee de geluidhinder) terug te dringen.
Ook ruimtelijke inrichtingsmaatregelen die de compacte stad ondersteunen kunnen een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Voorbeelden: intensivering binnen de Ring A10 en op stationslocaties, vergroening van de stad (postzegelparken, vergroening bedrijventerreinen, daktuinen), verbeteren van het openbaar vervoer en het stimuleren van fietsgebruik ("wereldhoofdstad fiets").

Biodiversiteit

Een robuust ecologisch systeem is beter bestand tegen de grillen van klimaatsverandering. Amsterdam streeft naar een zo hoog mogelijke biodiversiteit binnen de randvoorwaarden die het menselijke gebruik aan gebieden stelt. Geprobeerd wordt zoveel mogelijk planten en dieren te herbergen in een zo natuurlijk mogelijke situatie. Dit bevordert het evenwicht in de natuur, het gaat plagen door bijvoorbeeld insecten of exoten tegen en bevordert het zelfreinigend vermogen van bodem en water. Omdat geïsoleerde gebieden minder geschikt zijn voor planten en dieren, moeten grotere groengebieden door groene linten (bermen, slootkanten), ecologisch met elkaar worden verbonden. Deze groene linten kunnen worden gekoppeld aan fiets- en wandelpaden.

Intensivering en optimalisering grondgebruik

Intensiever grondgebruik betekent niet alleen draagvlak voor stedelijke voorzieningen of het openbaar vervoer; het is ook een belangrijke stimulans voor duurzaam gebruik van de stad. Immers: wie ín de stad woont, werkt én recreëert maakt bijvoorbeeld minder (auto-)kilometers dan degene hiervoor een groter gebied nodig heeft. Maar dan moet er in de stad wel wat te wonen, te werken en te recreëren zijn. Het bijbouwen van woningen en werkruimtes heeft tot dusver niet alleen talloze huishoudens en ondernemingen aan onderdak geholpen, het heeft ook fundamenteel bijgedragen aan de verbetering van de kwaliteit van het leven in Amsterdam. Groene plekken als het Westerpark of het Museumplein zijn niet langer uitgestorven op zomerse dagen, integendeel. Aan de andere kant doemen ook de grenzen op van de intensivering, met name op het terrein van de (water)veiligheid.

Ontwikkelingen in de zonering van gevaar- en hinderbronnen zijn belangrijk voor het herstructureringsproces in het stedelijk gebied. Dit speelt rondom de luchthaven Schiphol, maar vooral ook in het Westelijk Havengebied. De ruimte binnen de milieucontouren van de (lucht) haven zal maximaal moeten worden benut. Optimalisering en intensivering van het ruimtegebruik is nodig. Door innovatie en selectiviteit kan de groei van de haven worden geaccommodeerd. In de Havenvisie van Amsterdam zijn de selectiecriteria bepaald: bijdrage aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde, innovatie en duurzaamheid.

Een specifieke opgave is de toekomst van de Ringweg/A10, ingegeven door de veranderende relatieve ligging in de stad, met bijhorende wijziging van haar rol in het stedelijke verkeers-

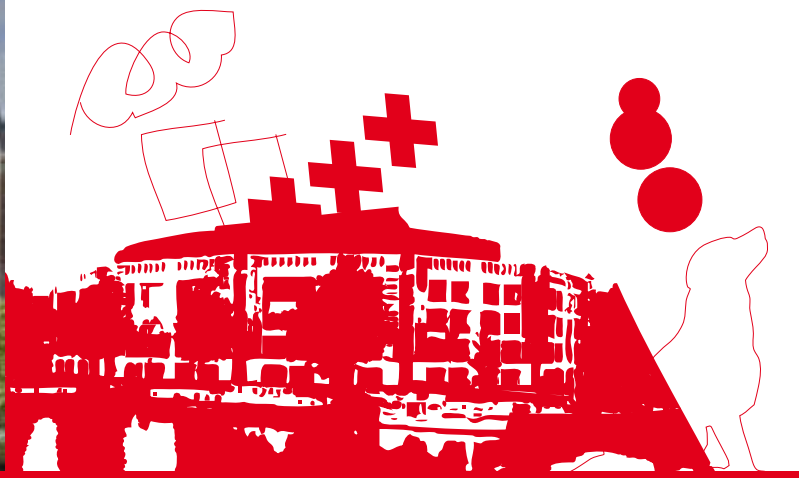
netwerk. Kan het tracé worden afgewaardeerd en worden overbouwd? Liggen hier onvermoede mogelijkheden voor intensivering? Lukt het ons eindelijk om de A10 te integreren in de stad?

Ondergronds bouwen

Diverse ontwikkelingen zorgen ervoor dat het belang van de ondergrond in de naaste toekomst groter wordt. Op dit moment is de aandacht voor de ondergrond meestal sectoraal georganiseerd. Het zijn vooral technici die bij die ontwikkelingen betrokken zijn. De metropolitane ontwikkeling van Amsterdam vereist een bredere kijk op de wereld onder het maaiveld. Voor tal van stedelijke functies is de ondergrond volwaardige - en broodnodige – ruimte. Wie kijkt nog op van ondergrondse parkeergarages of winkels (Kalvertoren, Museumplein)? Maar de ondergrond biedt ook de noodzakelijke ruimte voor waterberging, koude/warmteopslag of voor een geavanceerd afvaltransportsysteem. Maar ook hier zijn er grenzen. Deze worden gesteld door de zorg voor het grondwater(-systeem), voor voldoende ruimte voor (nieuwe) bomen, voor (nieuwe) kabels en leidingen (datatransport, warmtenet, enzovoorts). De ondergrond van Amsterdam behoeft een volwaardige plek in de structuurvisie.

Ruimtelijke opgaven Duurzaam

6 Hoe kunnen we bij locatiekeuzes en inrichting bijdragen aan klimaatbestendigheid en de wateropgave, het verbeteren van de luchtkwaliteit en ruimte voor duurzame energie?
7 Hoe en waar verbinden we de grotere groengebieden ecologisch met elkaar?
8 Hoe wordt de ruimte binnen milieucontouren maximaal benut zowel rond de lucht- als zeehaven?
9 Hoe en waar geven we ruimte aan ondergronds bouwen in de stad?
10 Hoe kunnen we de A10 beter integreren in de stad?



2.3 Recreatief

Ruimte voor groen en vrije tijd

Amsterdam onderscheidt zich van concurrerende steden door de veelsoortigheid van het vrijetijdsaanbod, inclusief "groen" in de regio en door het rijke palet dat het groen samen met "blauw" en "rood" vormt. Juist *dàt* doet ertoe in een *global economy* waarin kennisintensieve bedrijvigheid *footloose* lijkt, maar het in feite niet is. Vrije tijd profileert zich meer dan ooit als een vestigingsconditie voor economie. Daar komt bij dat vrije tijd en werk steeds meer met elkaar vervlechten. De omvang en de kwaliteit van het vrijetijdsaanbod zijn een niet te verwaarlozen item geworden in de stedelijke economie, en dus van ruimtelijk beleid.

In het verlengde hiervan wordt het publieke domein in de stad steeds belangrijker. Meer en omvangrijkere ruimtelijke opgaven zijn specifiek gericht op het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte. Steeds meer aandacht krijgt hierbij de samenhang met het gebruik van de aangrenzende bebouwing.

Van recreatie naar vrije tijd

Het vrijetijdsgedrag van Nederlanders verandert in rap tempo. Het is niet meer de traditionele *recreatie* door wandelen en fietsen in het groen, wat het vrijetijdsgedrag van de Wederopbouw kenmerkte. We hebben inmiddels weliswaar minder vrije tijd gekregen, maar daarentegen meer te besteden. Dat doen we door meer geld buiten de deur uit te geven. We fietsen en wandelen nog wel in het groen, maar meer dan vroeger verblijven we in de stad en maken we gebruik van stedelijke voorzieningen (horeca, funshopping, musea, theater enzovoorts). Door de welvaartstijging (economisch kapitaal) en hogere opleiding (cultureel kapitaal) wordt ons vrije tijdsperspectief veel breder, zodat we meer dingen doen. We maken ons druk over onze gezondheid, bewegen meer, consumeren volop, maar zijn door ons krapper tijdsbudget wèl genoodzaakt vrijetijdsactiviteiten te combineren. We zoeken tenslotte naar die vrijetijdsarrangementen waarin we optimaal kunnen 'beleven'. Deze trends manifesteren zich in steden in versterkte mate, met Amsterdam als epicentrum.

Vervlechting vrije tijd en werk

De beschreven ontwikkelingen in de vrije tijd en de rol van de stad hierin zijn niet los te zien van recente ontwikkelingen in de westerse stedelijke economie tot een creatieve kenniseconomie. Deze drijft grotendeels op (creatieve) persoonsgebonden kennis (menselijk kapitaal). Creatieve kennisbedrijven zijn vanwege het belang van dit menselijk kapitaal geneigd zijn zich dáár te vestigen waar een potentieel aan creatieve kenniswerkers voorhanden is. Dit potentieel heeft een voorkeur voor centraalstedelijke milieus, onder andere vanwege een veelheid en veelsoortigheid aan hoogwaardige voorzieningen (cultuur, horeca, leisure, parken, stedelijke landschappen), openbare (tolerante) sfeer, prettige en mooie openbare ruimten en veiligheid.

De overlap tussen vrije tijd en werk is de laatste jaren toegenomen. Veel werkactiviteiten vinden plaats buiten 'kantooruren' en in vrijetijdsvoorzieningen, terwijl vrijetijdsactiviteiten niet zelden betekenis hebben voor het werk. Deze vervlechting van vrije tijd en werk zal toenemen.

Daarbij komt ook nog dat de vrijetijdsparticipatie binnen stedelijke centra nog steeds aan uitbreiding onderhevig is, zowel als gevolg van een explosief toenemend internationaal toerisme als ten gevolge van een evenzeer voortdurend groter wordend dagtripbezoek vanuit de regio. Ook stijgt de geneigdheid bij de Amsterdammers zelf tot verpozing buitenshuis in centrumstedelijke gebieden. Er zijn in dit opzicht drie specifieke redenen om Amsterdam te bezoeken: de historische stad, de musea en de 'typisch Amsterdamse sfeer' (de stedelijkheid: veel verschillende soorten mensen om verschillende redenen op verschillende momenten). Vergeleken met buitenlandse steden is het onderscheidend karakter van Amsterdam juist de combinatie van deze drie factoren in een relatief compacte ruimtelijke setting.

Vrije tijd en ruimtelijke ordening

Publiekscentra functioneren beter naarmate de aanwezige ondernemingen, opleidingsinstituten, uitgaansgelegenheden, winkels, culturele attracties en andere recreatievoorzieningen in elkaars directe nabijheid zijn gehuisvest.
Amsterdam lijkt geschapen voor de hedendaagse 'eisen' van economie en vrijetijdsgedrag, voor 'productie' en 'consumptie'. De moderne ontwikkeling waarbij werktijd en vrije tijd in elkaar vloeien, heeft in Amsterdam een tastbare ruimtelijke neerslag: productiemilieus en consumptiemilieus (vrijetijdsmilieus) overlappen elkaar voor een groot deel en vormen daarmee de aantrekkelijke stadsmilieus. Creatieve kenniswerkers bijvoorbeeld vinden hier hun toeleveraars, ontmoeten hier hun opdrachtgevers en inspirerende vakgenoten, proberen hier een woning te bemachtigen, zoeken hier hun vertier, doen hier hun inspiratie op, en etaleren hier hun *bobo-life style*: bourgeois tijdens het werk, bohémien in de vrije tijd.

Deze karakteristiek van het binnenstedelijk gebied in Amsterdam, de fijnmazige bestemmingsdifferentiatie met de fijnmazige stedenbouwkundige structuur als ideale voedingsbodem hiervoor, golft over de Singelgracht en heeft, blok voor blok, grote delen van de 19de eeuwse gordel, en zelfs de gordel '20-'40 (Museumkwartier) geannexeerd. De behoefte aan dit soort gebieden neemt toe, het fysieke aanbod is echter, zonder ruimtelijk beleid, heel snel eindig. Dit bedreigt Amsterdam niet alleen als vrije tijdsmilieu, maar ook als vestigingsplaats voor economische bedrijvigheid.

Cultuur

De aanwezigheid van (culturele) voorzieningen is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor een recreatieve metropool, het is ook bij uitstek imagodrager. Amsterdam heeft de afgelopen decennia fors geïnvesteerd in het op peil houden van de culturele infrastructuur. Nagenoeg alle grote cultuurpaleizen hebben een grootscheepse vernieuwing ondergaan, of worden nu onder handen genomen. Er zijn ook tal van culturele voorzieningen bijgekomen, zowel in de top als in de breedte. Ook in de toekomst zal een dergelijke inspanning noodzaak blijven. Er zullen nadrukkelijk locaties gereserveerd moeten worden voor deze publieke voorzieningen.

Groen en openbare ruimte

In een zoals hiervoor beschreven compacte 'vrijetijdsstad', is een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte cruciaal; te beginnen met een rijkelijk groene aankleding (bomen, geveltuinen, pocket parks). De aanwezigheid van een park in de buurt wordt als een noodzakelijk onderdeel van voorzieningenrijkdom gezien.
De faam van het Vondelpark spreekt in dit verband tot de verbeelding, het recente succes van het Westerpark is hiervan niet los te zien, de opmerkelijke opleving van het Beatrixpark heeft hier alles mee te maken.
De functionaliteit van het groen wordt steeds belangrijker. Amsterdam streeft naar het aanpassen van de hoofdgroenstructuur van behoud naar ontwikkeling. Daarbij gaat het onder meer om het vastleggen van waardevolle gebieden, het optimaliseren en beter toegankelijk maken van gebieden. Specifieke opgaven zijn de verdere optimalisering van het gebruik van de volkstuincomplexen en sportterreinen in de stad.

Blauw

Amsterdam is bij uitstek een *blauwe* stad, een stad van het water. Deze rijkdom is het bekendst door de wereldberoemde grachten. De aantrekkelijkheid van water om langs te wonen of te werken is evident. Maar de recreatieve waarde van het water reikt verder en kan nog beter worden benut. Dit biedt perspectief voor de grotere waterpartijen in de periferie van de stad, zoals de Sloterplas, de Nieuwe Meer en de Gaasperplas. Maar het gaat ook om het accommoderen van nieuwe afmeerfaciliteiten voor de toenemende zee- en riviercruisevaart.

Stad en ommeland

Maar dan zijn we er nog niet. De landschappen rond de stad hebben door hun variatie en hun natuurlijke en culturele rijkdom een enorme potentie voor het toerisme en voor bedrijven en werknemers in de kennissector. Het gaat dan om de cultuurhistorische landschappen langs de Amstel, in Waterland en richting Muiden en Weesp, om recreatiegebieden als het Amsterdamse Bos en om typisch Hollandse natuurgebieden als Ilperveld, Botshol, Oostvaardersplassen en de duinen. Deze potentie kan verder uitgebuit worden door communicatie & marketing richting nationale en internationale toeristen. Het is ook een vestigingsfactor van belang voor bedrijven in de kennissector en expats op zoek naar een mooie woonomgeving. Vanuit Amsterdam zijn binnen een halfuur rijden zeer verschillende (en zeer natuurlijke) landschappen te bereiken.
Zolang de stedelijke ontwikkeling binnen de kaders van de lobbenstructuur plaatsvindt, blijft het groene ommeland voor de stadsbewoner nabij. De vraag is hoe de functionaliteit en toegankelijkheid ervan kan worden verbeterd. Bijvoorbeeld door de verdere opwaardering en karakterisering van de afzonderlijke scheggen (Waterland, Diemerscheg, Amstelscheg, Amsterdamse Bos, Tuinen van West en Zaanse Scheg).

Het ontwikkelen van een voedselstrategie ("Proeftuin Amsterdam") komt eveneens voort uit een hernieuwde bewustwording van de sterke relatie tussen stad en land. De ruimtelijke opgave ligt in het benoemen van "proef"gebieden.

Evenementen

Amsterdam blijft ook in de toekomst een belangrijke plek voor evenementen. De vraag is, of het ook daadwerkelijk visitekaartjes zijn voor de metropool. De ruimte en draagkracht voor festiviteiten is aan grenzen gebonden. Selectiviteit lijkt dan ook geboden, onder meer op exclusiviteit, internationale uitstraling en prestige. In dit beeld passen bijvoorbeeld SAIL en documentaire-filmfestival IDFA. Vanzelfsprekend is Amsterdam gaststad bij het mogelijke WK-voetbal 2018, dat binnen de structuurvisieperiode zou vallen. De eventuele Olympische Spelen van 2028 spelen natuurlijk tot de verbeelding, al zal Amsterdam toch vooral zijn *naam* aan het prestigieuze sportevenement verbinden. Een groot deel van de activiteiten zullen elders in de metropoolregio of Nederland plaatshebben. Maar ook aan de ruimte voor minder omvangrijke en prestigieuze evenementen zullen in de structuurvisie woorden worden gewijd.

Ruimtelijke opgaven Recreatie

11 Hoe creëren we een groter en gedifferentieerder aanbod aan vrijetijdsmilieus?
12 Welke plekken in de stad zijn cruciaal t.a.v. een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte?
13 Hoe passen we de Hoofdgroenstructuur aan (zowel in grootte als in gebruik)?
14 Hoe bieden we ruimte aan het recreatieve en toeristische gebruik van water in de stad?
15 Hoe en waar kan de functionaliteit van het groene ommeland worden verbeterd?
16 Waar en welke ruimte moeten we reserveren voor grote evenementen in de stad?

2.4 Ondernemend

Ruimte voor (innovatief) ondernemerschap

Een sterke metropool is een ondernemende metropool. Dat vindt zijn weerslag in de eerste plaats in een omvangrijke, gevarieerde en groeiende bedrijvigheid. Het is een verhaal van 'breedte' en 'top'. Bedrijven zijn er in uitlopende vormen: kleine bedrijven; grote bedrijven; bedrijven waar voornamelijk met computers wordt gewerkt; bedrijven waar met de handen wordt gewerkt; bedrijven die geen of juist wel (geluid- of stank-) overlast bezorgen; bedrijven die afhankelijk zijn van een goede (vracht-) autobereikbaarheid; bedrijven waar nagenoeg alle werknemers dag in dag uit van 9 tot 5 aanwezig zijn, enzovoort.

De Zuidas wordt doelbewust ontwikkeld om de 'top' aan te trekken. Voor de 'breedte' moet Amsterdam blijvend voor een divers aanbod van goed bereikbare bedrijfslocaties zorgen. Dit kan bijvoorbeeld op grootschalige werkgebieden of stedelijke bedrijventerreinen, maar ook in gemengde (woonwerk-) milieus moet voldoende ruimte blijven voor (kleinschalige en grootschalige) economische activiteiten. Soms moeten we weer leren mengen.

Innovatief

Stilstand is achteruitgang. Het moderne ondernemen kan niet zonder innovatie. Vaak wordt onderschat hoezeer, naast nieuwe typen bedrijven, ook de traditionelere bedrijvigheid hiervan de vruchten plukt. De Amsterdamse economie ontwikkelt zich weliswaar steeds meer van een goederen- naar een diensteneconomie; de goedereneconomie vernieuwt zichzelf ook. In het verlengde hiervan worden ook de onderlinge relaties tussen stad, luchthaven en haven steeds veelzijdiger en intensiever.

Bovendien komen kennis en innovatie, *de* krachten van de hedendaagse economie, meer mensen ten goede dan alleen de hoog opgeleide bovenlaag. Het prototype van een nieuw ontwerp fiets kan ook in Amsterdam (kleinschalig) worden gefabriceerd. De charme is, dat dit type innovaties niet aan opleidingsniveau gebonden is. Zonder mensen met kennis en vaardigheden is het gros van de bedrijvigheid niet meer mogelijk.

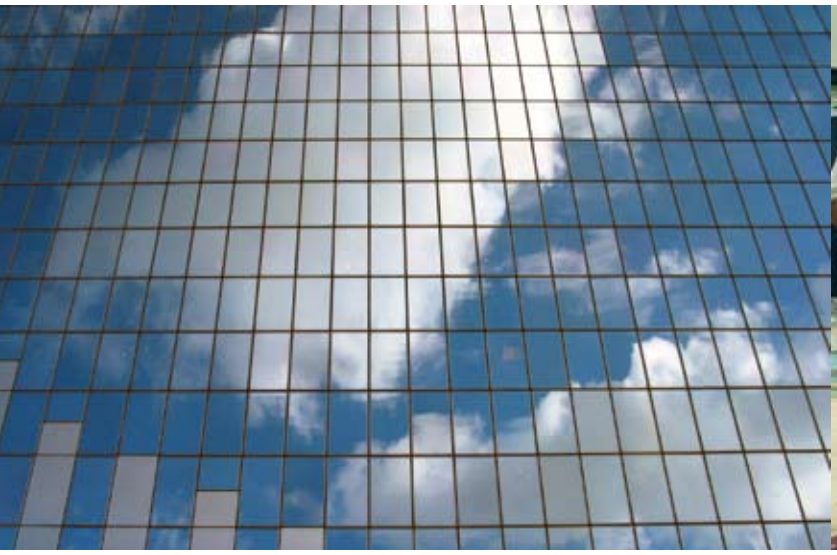
Mensen doen hun kennis en vaardigheden onder andere op in het onderwijs, in hun werk en in ontmoetingen met andere kenniswerkers. Daarom zijn de aanwezigheid en toegankelijkheid van onderwijsinstellingen en 'topinstituten', en een prettige verblijfsomgeving van groot belang. Bovendien zal de aanwezigheid van hoogwaardige bedrijvigheid de komst van meer mensen naar de stad bevorderen en vice versa.

De metropool kan alleen innovatief zijn *als mensen en ondernemers haar als innovatief beschouwen*. In de ogen van mensen moet de metropool een toegevoegde waarde hebben en wel voor hén. Mensen en bedrijven moeten Amsterdam zien als de plaats waar 'het' gebeurt, er willen wonen en werken omdat je daar de inspiratie vindt.

Persoonsgebonden kennis

De stad is *de* plek voor bedrijven in deze kennisintensieve economie door de belangrijke rol van 'persoonsgebonden kennis'. Dit is moeilijk overdraagbare kennis die geworteld is in cultuur, waarden en in groeps- en organisatierelaties, en die mensen bepaalde vaardigheden en competenties geeft.

Een innovatieve metropool geeft mensen niet alleen de *ruimte* om deze persoonsgebonden kennis te creëren, maar ook om deze om te zetten in verhandelbare kennis om toepassing ervan door anderen mogelijk te maken. Persoongebonden kennis kan eigenlijk alleen overgedragen worden door elkaar te ontmoeten. In dat kader is er enerzijds een ruimtelijke opgave voor de metropool, en de kernstad in het bijzonder, om milieus te faciliteren waar kennis kan worden gecreëerd en waar voldoende ruimte



is voor instituten en bedrijven en hun werknemers om zich te vestigen. Anderzijds is er een ruimtelijke opgave ten aanzien van het stimuleren van plekken en locaties waar kennis kan worden uitgewisseld. Daarbij moet worden bepaald in hoeverre het clusteren van bedrijven en instituten hieraan een bijdrage levert. Zeker is wel dat "het ontmoeten" en hiermee het uitwisselen van kennis beter gaat in een hoogstedelijke omgeving.

Niet alleen de aanwezigheid van een 'topinstituut' in een metropool is van belang, maar ook de *samenwerking* tussen instituten en bedrijvigheid. Een innovatie die is ingebed in de sociale netwerken binnen de metropolitane regio is sterker dan een solitaire ontwikkeling. Daarnaast zijn ook de (netwerk)relaties van instituten en andere actoren met andere regio's en steden in de wereld relevant. Door ruimtelijke ingrepen versterkte sociale netwerken kunnen leiden tot meer 'spin-off'- en 'spill-over'-effecten.

Wie vestigt zich waar?

Steeds meer Amsterdammers beginnen voor zichzelf. Met name voor ondernemingen in de kenniseconomie is de stad de ultieme biotoop. In de stad zit het netwerk en de afzetmarkt. Vaak gaat het om eenmanszaken en zijn ze gevestigd op een woonadres. Het zijn ondernemingen die uitstekend gedijen in een hoogstedelijk, gemengd milieu. Het vinden van geschikte bedrijfsruimte binnen het stedelijk weefsel, bijvoorbeeld bij uitbreiding, wordt steeds moeilijker. Het stedelijk milieu moet echter ruimte (blijven) bieden voor een variëteit van ondernemingen. Ambachtelijke bedrijven (beton, tegel, loodgieter) moeten geografisch niet te ver verwijderd zijn van hun klanten (de burger). Maar het gaat ook om de creatieve éénpitter. En de belastingadviseur, die met een secretaresse een heel klein kantoortje zoekt. Of de beginnende modeontwerper die beseft dat hij internationaal aan het doorbreken is. Daarnaast zijn er de grote bekende kantoren als ING, AKZO, Philips en internationale reclamebureaus. Deze kiezen soms voor een plek in het woonwerkmilieu, maar soms ook voor de grootschalige werkgebieden rondom bijvoorbeeld NS-stations.

Voor de grote kantoren, met name in de kenniseconomie en met name voor de 'top', speelt de aanwezigheid van gekwalificeerd personeel een

steeds grotere rol. Ondernemingen volgen werknemers. Maar niet vergeten moet worden dat werknemers ook de ondernemingen volgen. Immers; voor economische groei en het aantrekken van topondernemingen moet het goed toeven zijn voor werknemers, maar moet de stad ook attractief blijven voor vestiging van bedrijven. Een van de vestigingsfactoren is de kwantiteit en kwaliteit van het beroepsbevolking. Daarnaast is bereikbaarheid, nabijheid van Schiphol, aanbod van bedrijfslocaties, imago en fiscaal klimaat van groot belang. Ook de condities die genoemd zijn in paragraaf Recreatief (2.3) zijn van belang.

Ambities en ruimtelijke voorwaarden

Al deze bovengenoemde ondernemingen concurreren steeds nadrukkelijker om de steeds schaarser wordende ruimte. We staan dus voor scherpe ruimtelijke keuzes. We ontkomen niet aan het nog veel optimaler gebruiken van de schaarse bedrijfslocaties voor bedrijven en kantoren. Steeds weer nieuwe terreinen aanleggen en de oudere laten wegkwijnen, is niet Amsterdams; dat kunnen we ons niet veroorloven. Omdat uitbreidingsmogelijkheden opraken, moeten we nog sterker inzetten op intensivering. Maar we moeten ook onder ogen zien dat intensivering alleen niet voldoende is. Uitleg van nieuwe terreinen kan nog steeds in de toekomst nodig zijn. Met name voor bijvoorbeeld de vraag van grootschalige nutsvoorzieningen en havenactiviteiten.
De ondernemende metropool heeft daarnaast een functie voor de dienstbare metropool (zie 2.5).

De stad moet innovatief zijn. Dat klinkt gemakkelijk, maar welke ruimtelijke elementen stimuleren innovatie en hebben een aantrekkende werking op talent, instituten en bedrijvigheid? Het tekort aan geschoolde arbeidskrachten wordt een groot probleem. Hoe zorgen we dat deze mensen naar Amsterdam blijven komen? Hoe zorgen we, dat we deze mensen hier opleiden en houden?

Bij transformatie van werkgebieden gaat het al heel snel over toevoeging van woningen. Minstens zoveel perspectief biedt het stimuleren van de werkgelegenheid in de woongebieden in het stedelijk weefsel. Zo gedijen bijvoorbeeld creatieve kennisbedrijven uitstekend in een stedelijk woonmilieu.

Amsterdam is één van de belangrijkste internethubs ter wereld. Men heeft tijdig geïnvesteerd in de ICT-infrastructuur. Om deze positie te behouden is ruimte voor verdere expansie essentieel.

Een specifieke opgave is het "medische cluster" bestaande uit het VU Medisch Centrum, het AMC, het Antonie van Leeuwenhoek etc. Welke specialistische kennis is er bij welk instituut?
En heeft samenwerking en/of vestigen in elkaars nabijheid zin in het kader van kennisopbouw?
Zijn er locaties beschikbaar voor 'spin-offs' in de medische sector? Willen deze in elkaar nabijheid zitten of juist niet? Moeten er concentraties worden gestimuleerd waarbij specialisten uit een vakgebied in één instituut worden ondergebracht?
Kortom, welke ruimtelijke ingrepen zijn gewenst vanuit het medische cluster om Amsterdam meer en beter op de kaart te zetten?
En er zijn meer van dit soort innovatieve clusters van bedrijvigheid, met elk een eigen specifiek vestigingsmilieu: het middelgroot media/mode/architectuur-cluster, het science/ict-cluster, het financiële cluster en het havencluster.

"Harvard aan de Amstel" is een van de initiatieven om Amsterdam in de 'top' te verbreden. Zijn we ons voldoende bewust van de vestigingsvoorwaarden van dergelijke instituten en bijbehorend talent? Wat voor een omgeving wordt aangenaam gevonden? Waar kan men elkaar formeel en informeel ontmoeten? Welke ruimtelijke ingrepen zijn nodig om interactie in het algemeen mogelijk te maken? Welke ruimtelijke ingrepen helpen de relaties tussen instituten en bedrijfsleven te verstevigen?

Ruimtelijke opgaven Ondernemend

17 Waar vinden we nieuwe productiemilieus voor de creatieve-kenniseconomie?

18 Hoe zorgen we blijvend voor een divers aanbod van goed bereikbare bedrijfslocaties, waarbij optimaler gebruik wordt gemaakt van bestaande bedrijven en kantoren. Intensivering speelt hierbij een belangrijke rol. Voor grootschalige nutsbedrijven en havenactiviteiten kan het in de toekomst mogelijk zijn om nieuwe terreinen aan te leggen.

19 Welke (top)locaties zijn beschikbaar voor nieuwe (top)onderwijsinstellingen en -instituten?

20 Waar zijn er locaties beschikbaar voor innovatieve clusters (medisch, media/mode/architectuur, science/ict, financiën, haven)

2.5 Dienstbaar

Ruimte voor onderwijs en voorzieningen

Mensen vinden in de ware metropool alles om zich te (blijven) ontplooien. Zonder mensen geen wereldstad. De kernstad van de metropool is de plek waar de samenleving zich, in al zijn complexiteit, het meest nadrukkelijk manifesteert. Uit die hoogstedelijke samenleving komen magnifieke dingen voort. Maar het is ook een bron van armoede, eenzaamheid, verwaarlozing en sociale en etnische spanningen.

In het *Sociaal Structuurplan Wat Amsterdam beweegt* 2004-2015 heeft Amsterdam haar ambities voor het sociale domein neergelegd. Daarbij is de kanttekening geplaatst dat een aparte structuurvisie voor 'sociaal' weliswaar noodzakelijk was, maar niet ideaal aangezien de aanpak van (sociale) problemen en (ruimtelijke en economische) kansen niet los van elkaar gezien kunnen worden. Een dienstbare metropool herbergt een sociaal-ruimtelijke structuur die zowel kansen biedt voor ontplooiing en burgerschap als een vangnet is voor mensen die om welke reden dan ook buiten de maatschappij dreigen te vallen.

Dat vergt ruimte binnen het stedelijk weefsel. Ruimte op plekken die er toe doen. Alleen zo raken deze voorzieningen ingebed in de buurt en alleen zo krijgen deze voorzieningen betekenis voor Amsterdammers. Het gaat dan om basis- en middelbare scholen, ziekenhuizen, speelplaatsen, sportvoorzieningen, zorginstellingen, gebedshuizen, opvang voor daklozen enzovoorts op een plaats die toegankelijk is voor de gebruikers. Naarmate de druk op de schaarse ruimte toeneemt, vergt het overeind houden en inbedden van deze voorzieningen in het stedelijk weefsel een steeds grotere inspanning. Meervoudig gebruik van voorzieningen wordt eerder regel dan uitzondering, maar er is nog een grote slag te maken. Gezien de constante vernieuwing in het sociale domein is flexibiliteit naar de toekomst bij deze voorzieningen van essentieel belang.

In internationale vergelijkingen tussen grote steden scoort Amsterdam nog steeds bovengemiddeld als het gaat om zaken als onderwijs, zorg, inkomensverhoudingen en ruimtelijke integratie. Aan dit laatste is vooral de grote voorraad aan, en goede spreiding van, sociale huurwoningen debet. Nog steeds zijn heel veel buurten in Amsterdam opmerkelijk divers qua inkomen, etniciteit en opleidingsniveau. Niettemin staat deze diversiteit onder druk.

Op het hoogste schaalniveau baart de ruimtelijke tweedeling in de stad grote zorg. Hierbij wordt het "Parijse model" als schrikbeeld voorgeschoteld, waarbij het binnen de Ring/A10 goed toeven is, terwijl de tuinsteden in Noord, West en Zuidoost tot "banlieus" verworden. Deze ontwikkeling staat haaks op het beginsel dat de belangrijkste randvoorwaarde voor mensen om zich te ontwikkelen een woning in een prettige, veilige, schone en overzichtelijke buurten is. In dergelijke buurten wonen per definitie voldoende sociaalsterkeren die het cement vormen voor een sociaal netwerk. Bij de stedelijke vernieuwing in de tuinsteden is het dan ook één van de opgaven om midden- en hogere inkomens binnen boord te houden en/of van buiten aan te trekken en economische bedrijvigheid te stimuleren. Met de groei van het stedelijk centrumgebied tot aan en zelfs over de ring, de verdringing van economische functies en de ambitie om het toerisme te spreiden biedt juist voor deze gebieden kansen. Gekeken moet worden naar de ontwikkeling van plekken die én bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de metropool en aan de verbetering van de sociale infrastructuur op lokaal niveau. Essentieel hierbij is de afstemming tussen de (investerings)agenda de Amsterdamse wijkaanpak (het "krachtwijkenbeleid" van de Rijksoverheid) en de *Ruimtelijk Economische Ambitie* (REA). De structuurvisie beoogt een werkelijk integrale visie op deze ontwikkeling te schetsen.

De noodzakelijke verdichting verhoogt de druk op de openbare ruimte. Verschillende groepen stadsbewoners maken aanspraak op het gebruik van die openbare ruimte en dit kan leiden tot conflicten. De problematiek van bijvoorbeeld hangjongeren, maar ook van 'te dikke kinderen' heeft wel degelijk een belangrijke ruimtelijke component. In de dienstbare metropool moeten de belangen van deze en andere groepen stadsbewoners worden benoemd en meegenomen. Verdichting betekent tevens dat het draagvlak voor voorzieningen in de stad toeneemt. Dit biedt tal van kansen om de sociale infrastructuur in de stad te verbeteren.

Vergrijzing

Hoewel de Amsterdamse bevolking relatief jong is zal ook deze in de toekomst vergrijzen. Niettemin komt deze ontwikkeling hier later op gang en zal deze ook minder sterk zijn dan in de rest van Nederland. Dat neemt niet weg dat het aantal 65-plussers in de stad in de komende jaren toeneemt. Dit heeft een invloed op de aard en de omvang van de ruimtevraag in de stad. Zo neemt de behoefte aan seniorenwoningen toe. Ook zal de druk op de verzorgingsstructuur in de stad toenemen.

Opgaven voor de toekomst

De structuurvisie beoogt een integraal product te zijn waarbij de economische en sociale pijlers evenwaardig zijn bij het vormen van de ruimtelijke agenda voor de metropool. De structuurvisie is daarmee ook een speurtocht naar het verankeren van sociale doelen in het ruimtelijk beleid. Bij de dienstbare metropool gaat het vooral om kansen voor ontplooiing, om de aantrekkelijkheid voor alle groepen stadsbewoners. Naar het principe 'voorkomen is beter dan genezen' moet ook worden geanticipeerd op mogelijke, toekomstige sociale problematiek van de metropool zoals hierboven beschreven.

De dienstbare metropool draagt ook bij aan het bevorderen van een gezonde leefstijl. In Sportplan Amsterdam worden tal van mogelijkheden belicht voor gezond leven en bewegen, niet alleen op speciaal daarvoor bestemde plekken (sportvoorzieningen), maar in heel de stad (fietsen, spelen). Vooral bij dit laatste speelt de ruimtelijke ordening een vooraanstaande rol.

Er worden steeds meer concepten en combinaties bedacht waarbij de dienstbare metropool naadloos overgaat in de recreatieve. Scholen worden "brede scholen" en daarmee vrijetijdsvoorzieningen voor een buurt. De rijker wordende en langzaam vergrijzende bevolking neemt geen genoegen meer met de bekende zorgarrangementen.
De grote zorginstellingen maken plaats voor seniorenwoningen met voorzieningen buiten de woning. Doktersbezoek wordt aangevuld met "wellness". Op sportparken wordt kinderopvang gerealiseerd. Nieuwe onderwijsvormen en andere wensen op het gebied van zorg zijn slechts twee voorbeelden van de verdergaande individualisering en specificatie van de maatschappij. Voor de structuurvisie de opgave om op deze nieuwe ontwikkelingen met onmiskenbare ruimtelijk gevolgen in te spelen en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken.

Ruimtelijke opgaven Dienstbaar

21 Hoe en waar bieden we de ruimte aan voorzieningen (scholen, ziekenhuizen, speelplaatsen, sportvoorzieningen, etc.) waarbij flexibiliteit wordt ingebouwd om in te spelen op veranderende behoeften?
22 Welke plekken kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de metropool en de verbetering van de sociale infrastructuur op lokaal niveau?
23 Hoe kunnen we het Amsterdam-buiten-de-ring laten meeliften en (fysiek) aansluiten op de expansie van het Amsterdam-binnen-de-ring?

2.6 Bereikbaar

Ruimte om je te verplaatsen

Wil Amsterdam samen met de regiogemeenten ontwikkelen tot een volwaardige (west) Europese metropool, dan is het essentieel om de bewegingen van mensen en goederen die dit met zich meebrengt te faciliteren. De verwachting is dat tot ver na 2020 de mobiliteit in de Amsterdamse stad en regio blijft toenemen. De ontwikkeling van Amsterdam tot de kernstad van de Metropoolregio leidt tot een extra impuls door een grotere aantrekkingskracht van buiten naar Amsterdam toe; en dus meer mobiliteit.

De bereikbaarheidsopgave speelt op verschillende schaalniveaus en heeft betrekking op uiteenlopende (ruimtelijke) relaties. De sociale en functionele relaties die daarbij een rol spelen beperken zich niet tot de gemeentegrens van Amsterdam. De gemeente Amsterdam vormt met haar economische centra, woningbouw en voorzieningen een belangrijke bouwsteen voor de metropool Amsterdam, maar is niet de enige. Er zijn meer centra die er toe doen. Dat betekent ook dat het verkeer- en vervoersysteem niet slechts op de schaal van de gemeente Amsterdam kan worden beschouwd.

Schiphol

Zo heeft het besluit om de nationale luchthaven schiphol op de huidige locatie te behouden en te versterken directe gevolgen voor de Amsterdam. Schiphol is van groot belang voor de stedelijke dynamiek. De gerichte inzet op meer herkomst- en bestemmingsverkeer naast de transferfunctie van de luchthaven vergt verbetering van de bereikbaarheid (weg/OV). Daarnaast wordt voor de groei van Schiphol onderzocht of er een tweede terminal kan worden gebouwd, met de daarbij behorende aansluitingen op weg en (regionale) rail en de reserveringen voor uitbreiding van het banenstelsel. Als deze (2e terminal) er komt, is een goede ontsluiting per openbaar vervoer (regionaal en nationaal) noodzakelijk. Dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam en de regio moeten worden meegenomen in de keuzes over bereikbaarheid. Daarnaast moet de ontwikkeling van Schiphol met bijbehorende milieucontouren in relatie worden bezien met de intensiverings- en optimaliseringsopgave in het stedelijk gebied (zie paragraaf 2.2. duurzaam).

Verkeer en verstedelijking

Op dit moment is er al sprake van een verouderd verkeer- en vervoersysteem. Het huidige wegen en OV-netwerk voldoet niet aan de kwantitatieve en kwalitatieve eisen die de mensen in de metropool eraan stellen. Wil Amsterdam een prettige stad blijven voor bewoners en gasten, dan is een kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem een absolute eis. Dit geldt voor zowel de gemeente Amsterdam als de Metropoolregio.

Door de toenemende verdichting in de stad en toenemende milieuproblematiek moet het niet alleen om de discussie over verkeerstechnische haalbaarheid gaan. Hoewel de auto zich positief ontwikkelt qua duurzaamheid en dit minder dan voorheen een item lijkt te worden, komt het fysieke ruimtebeslag van auto's (wegen en parkeren) steeds meer op gespannen voet te staan met de ontwikkeling van het stedelijk gebied. Het vormt een belangrijk argument om

(meer) te blijven inzetten op de openbaarvervoer bereikbaarheid in en van de stad. Naast het simpele feit dat grote groepen goeddeels afhankelijk zijn van openbaar vervoer (personen zonder rijbewijs, ouderen, jongeren, toeristen, etc). Daarnaast is het reeds veelvuldige gebruik van de fiets in Amsterdam een zegen. Steeds meer metropolen ontdekken dat de fiets écht een volwaardig vervoermiddel is. Maar het functioneren van Amsterdam als fietsstad kan wel veel beter.
Ook het vervoer over water komt op de agenda: voor welk type transport is water inzetbaar voor vervoer? Wat zijn de kwaliteiten van het water-netwerk en welk transport past daarbij? Wat levert een bijdrage aan een betere kwaliteit van de openbare ruimte?

Urgentie

Het verkeer- en vervoerssysteem zal in zijn totaliteit onder de loep genomen moeten worden. Het systeem kan grofweg worden onderverdeeld in een openbaar vervoer-, auto-, fiets-, goederen- en informatiesysteem. Daarbinnen zijn weer verschillende schaalniveaus te onderscheiden. Om hier samenhang in te brengen, moet aller-eerst het verkeer en vervoer op netwerkniveau worden beschouwd. Daarbij gaat het om:

- De diverse systemen, modaliteiten elkaar te laten aanvullen – ketenintegratie
- De diverse schaalniveaus aan elkaar te koppelen – knooppunten en P&R
- Een duidelijke hiërarchie aan te brengen in verbindingen en knooppunten – simpel en heldere structuur: overzicht voor de reiziger

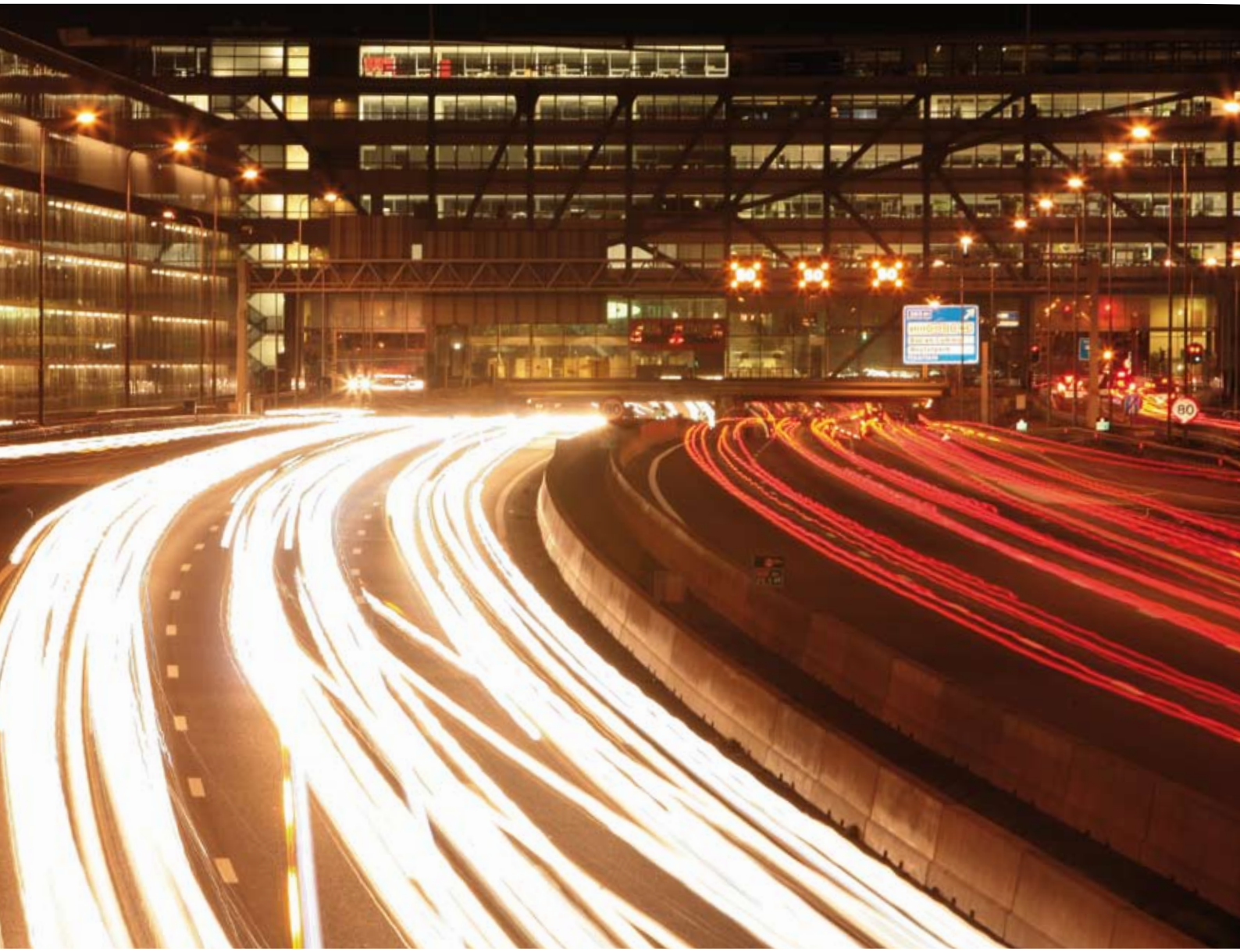
Vervolgens zal er gekeken moeten worden naar de keuzes die per modaliteit nodig zijn om Amsterdam in de toekomst bereikbaar te houden.

Dit betekent niet alleen richten op de aanleg van infrastructuur, maar ook het bouwen in hogere

dichtheden rond stations en de aanleg van nieuwe P+R locaties. De fiets zou de auto bijvoorbeeld meer en meer kunnen verdringen uit de binnenstad.
Investeringen in infrastructuur hebben een zeer lange tijd van voorbereiding en realisatie nodig. Nu al is er een achterstand in bereikbaarheid die snel toeneemt. Essentieel daarbij is een sterkere koppeling tussen ruimtelijke opgaven en de bestaande infrastructuur, plus de nieuwe investeringen erin. Een specifieke opgave is de optimalisering van de infrastructuur voor informatie, onder meer in de vorm van het glasvezelnet.
De urgentie is dus hoog om snel tot realisatie over te gaan. Dat betekent: zoeken naar nieuwe oplossingen en mogelijkheden die huidige processen kunnen versnellen, zowel financieel als qua procedures/besluitvorming. Duidelijke keuzes in nieuwe totaaloplossingen zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te garanderen.

Ruimtelijke opgaven Bereikbaar

24 Hoe vinden we een nieuw evenwicht tussen stedelijke kwaliteit (verstedelijkingsopgave) en bereikbaarheid?
25 Hoe benutten we bestaande infrastructuur beter en waar is nieuwe infrastructuur nodig is om de stad in de toekomst bereikbaar te houden?
26 Hoe brengen we meer samenhang in en tussen de openbaar vervoer-, auto-, fiets-, goederen- en informatiesystemen?



Nawoord

Waarom hebben sommige plekken *het* wel en andere plekken *het* niet? De vraag die nooit volledig beantwoord zal worden is, *waarom* mensen richting Amsterdam trekken en *waarom* ze (weer) weggaan. Wel zien we dat er verschillende trends en ontwikkelingen zijn die het maken van ruimtelijke keuzes afdwingt. Keuzes die doorslaggevend kunnen zijn voor het Amsterdam van de toekomst. Keuzes die kunnen bepalen of Amsterdam *het* ook in de toekomst nog zal hebben of niet.

Aan de basis van een metropool liggen doorgaans randvoorwaarden zoals een open economie, een vrijzinnig leefklimaat en een grote toegankelijkheid. Die vormen de humuslaag voor het aantrekken en laten emanciperen van *mensen* die – mogelijk - de metropool doen ontstaan. Zolang het leefklimaat *hier* vrijzinniger is, er *hier* meer kans is op emancipatie en er hier meer economische mogelijkheden zijn dan elders zal Amsterdam relatief aantrekkelijk zijn voor mensen en bedrijven.

Meer en meer dringt het besef door dat *mensen* de metropool maken, omdat een prettige stad voor mensen een welvarende stad is. Het ontstaan van een wereldstad is een wonderlijk fenomeen. Het lijkt gebaseerd op een stilzwijgende afspraak tussen *mensen* over het samenkomen op slechts luttele vierkante kilometers op de aardbol. Het samenkomen van deze mensen kent vele redenen, elk met zijn eigen tijdsspanne: wonen, werken, uitgaan, vergaderen, winkelen, museum bezoeken, geluk vinden, zien en gezien worden.

Omdat mensen de metropool maken willen wij met u in gesprek om de ruimtelijke opgaven en keuzevraagstukken te bepalen en te komen tot een structuurvisie 2010-2020 met een doorkijk naar 2040. We zullen daarbij ook aandacht hebben voor de haalbaarheid van voorstellen, zowel in draagvlak als financieel.

In deze notitie hebben wij ruim twintig grote vraagstukken opgeworpen. De grootste zijn:

1 de grote woningbouwopgave versus ruimte voor bedrijvigheid (o.a. lucht- en zeehaven) en eisen rond luchtkwaliteit en geluidhinder;
2 ruimte voor wonen, werken en recreëren en de stad en regio bereikbaar houden;
3 de verdichtings- en transformatieopgave in relatie tot de wateropgave en klimaatbestendigheid
4 het behoud en verbeteren van het groen en water in en om de stad versus de toenemende druk op het gebruik ervan;
5 het beter verbinden van delen van stad, met name rond de A10.

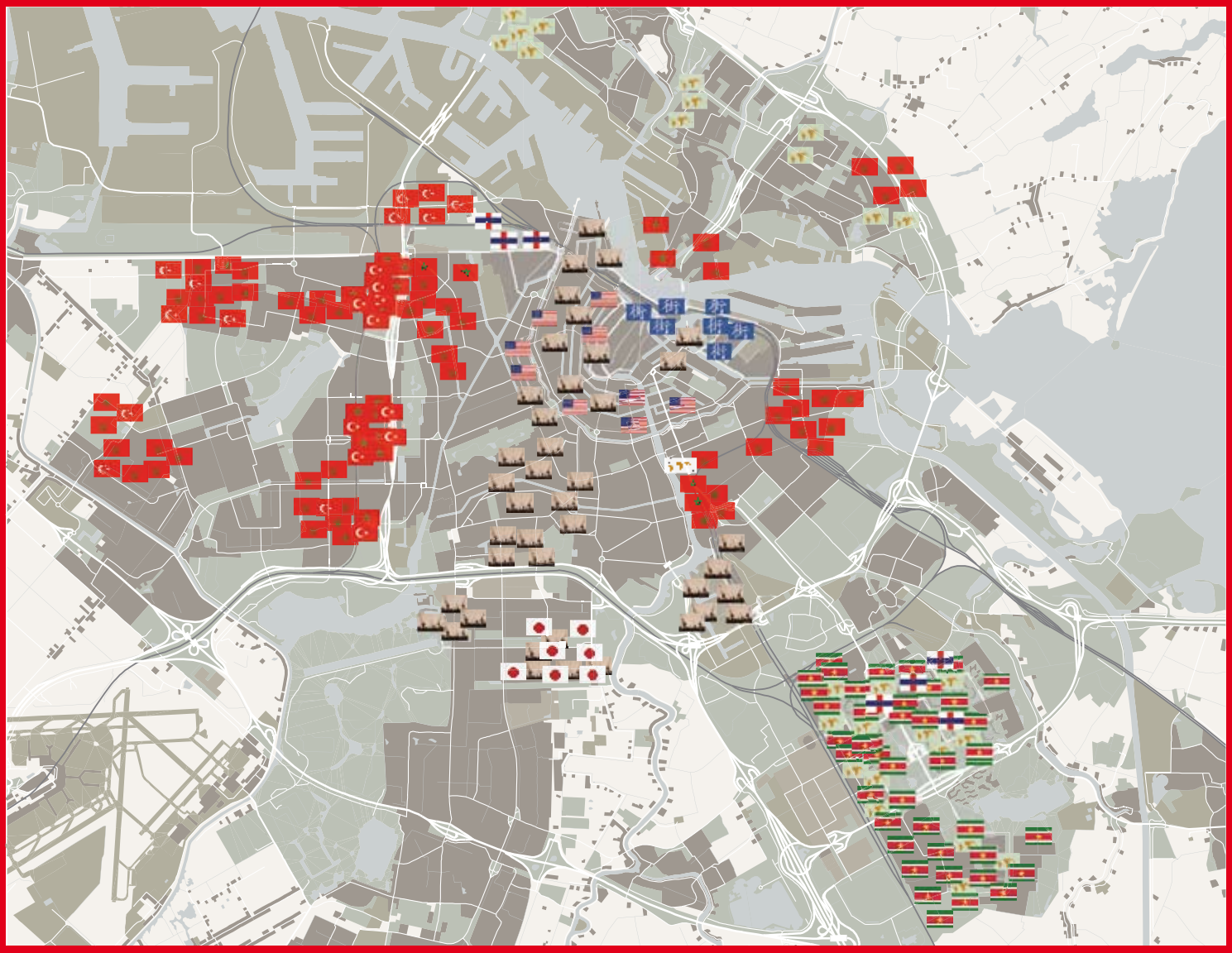
Het moge duidelijk zijn dat er een aantal grote dilemma's voor de ruimtelijke toekomst van de stad voorligt. Wij hopen dat wij met deze vertrekpuntennotitie hebben bijgedragen aan een inspirerende start van de dialoog.

Deel 2
Dit is Amsterdam

De atlas ‘Dit is Amsterdam’ brengt in beeld waar we nu staan in Amsterdam en is daarmee basis voor de discussie over de vraag: Waar willen we naartoe?

Aan de hand van de thema’s uit de vertrekpuntennotitie (deel 1) is de huidige situatie in kaart gebracht.

We beschouwen de stad in de context van de metropoolregio. In ‘Dit is Amsterdam’ zoomen we daarbij in op de stad Amsterdam.

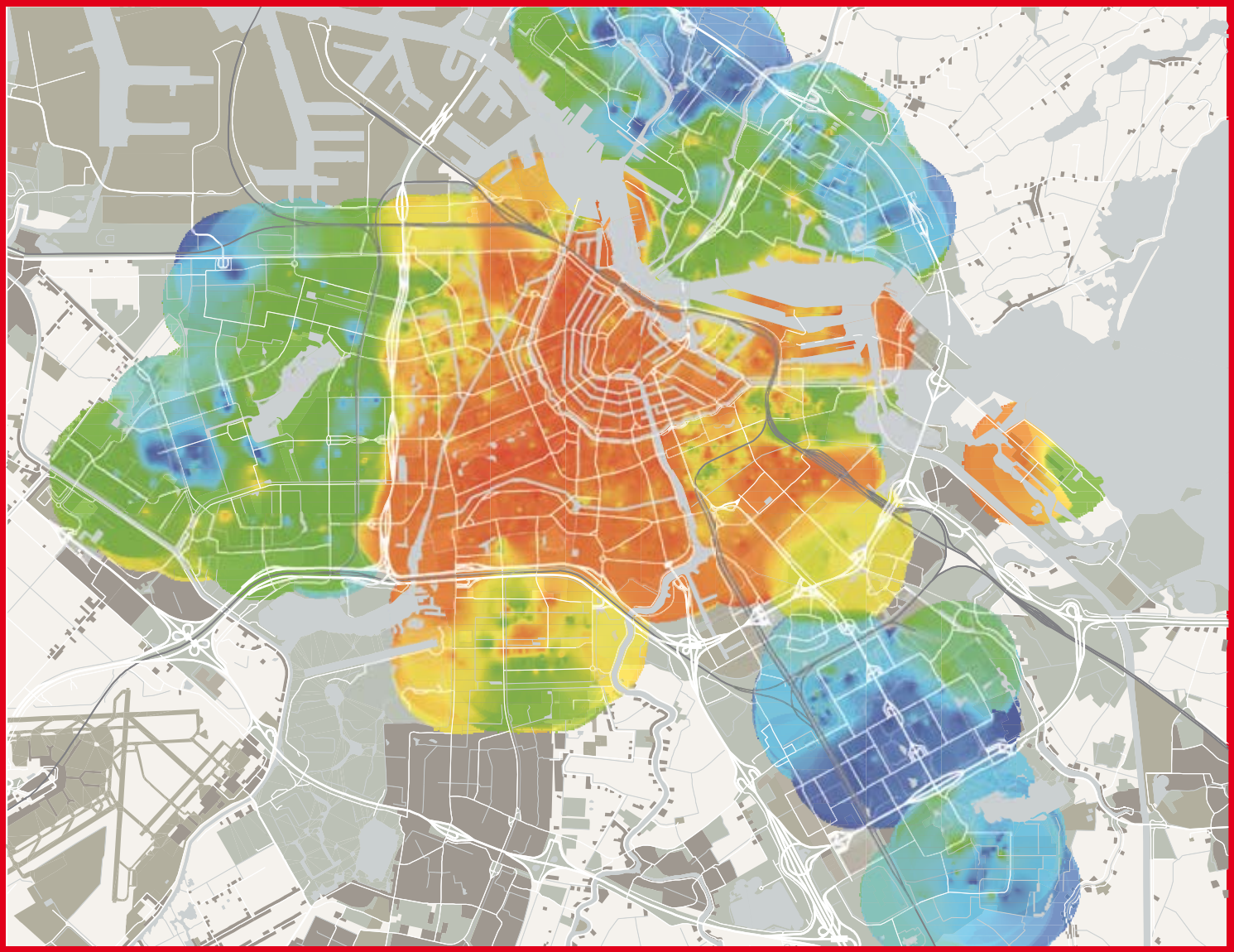


Marokkanen
Turken
Surinamers
Antillianen
Geïndustrialiseerde landen
Niet geïndustrialiseerde landen
Japanners
Chinezen
Amerikanen

Kaart 1

Mensen maken de metropool

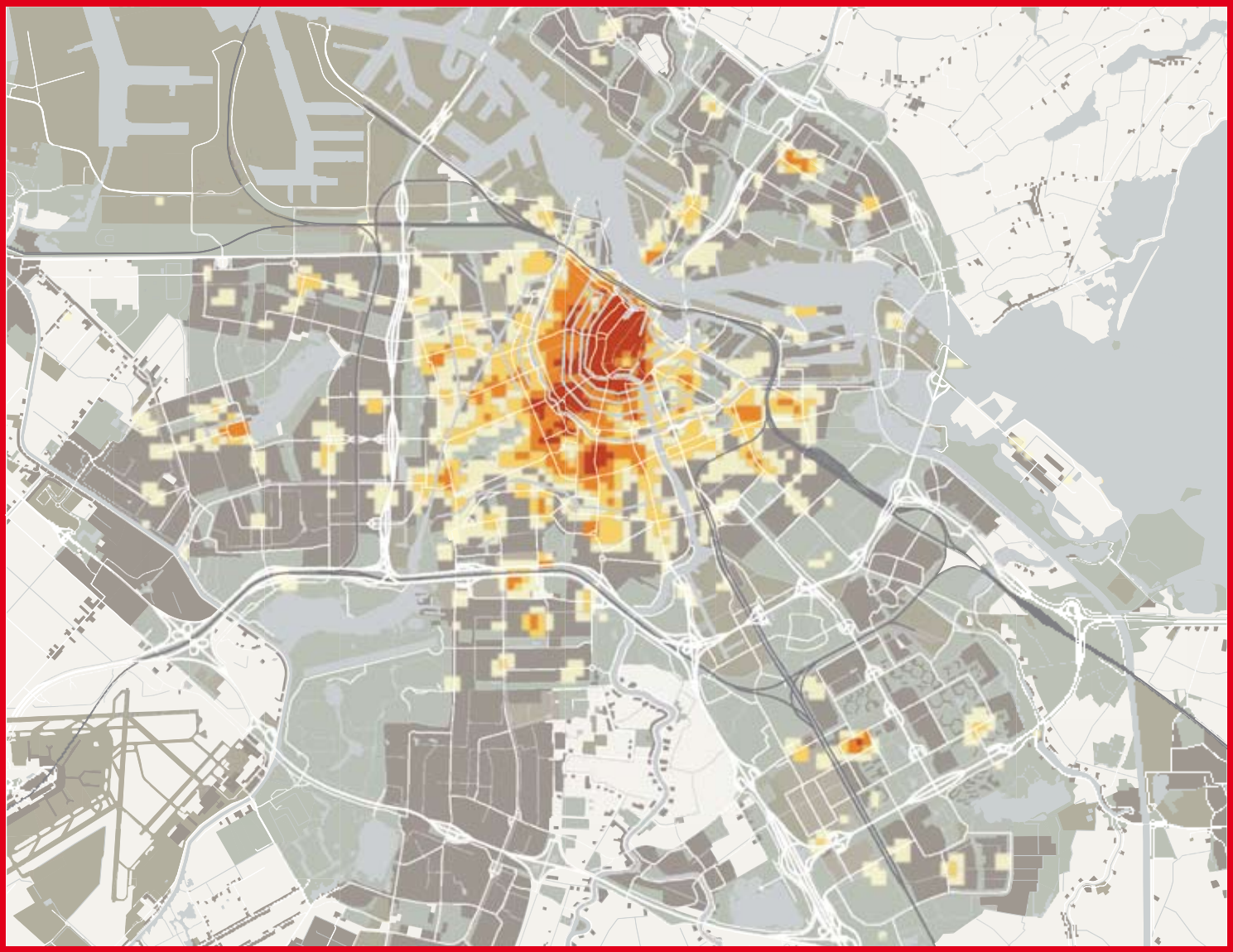
Amsterdam is de stad met 177 verschillende nationaliteiten, hiermee verslaat Amsterdam een stad als New York. Op 1 januari 2007 telde Amsterdam 743.104 inwoners. 48 % van de Amsterdamse bevolking is van niet Nederlandse afkomst . De groep inwoners afkomstig uit geïndustrialiseerde landen en Amerika is het sterkst vertegenwoordigd in het centrum van Amsterdam. In Zuid Oost zijn de inwoners van Surinaamse afkomst het sterkst vertegenwoordigd en in Amsterdam West woont het grootste aandeel inwoners van Marokkaanse en Turkse afkomst.

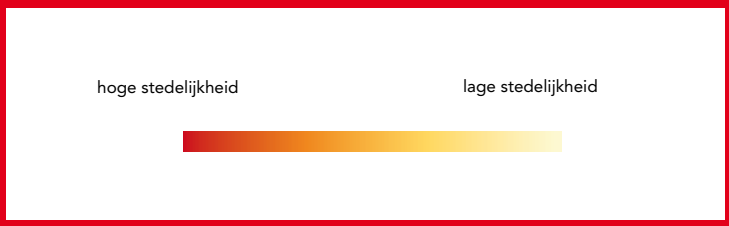


Kaart 2.1 Gastvrij

Hoogstedelijk wonen; Kwaliteit wordt gewaardeerd!

De Amsterdamse woningmarkt is uniek in Nederland. Nergens worden voor koopappartementen zulke hoge m²-prijzen betaald als in het Amsterdam-binnen-de-ring. In de rode en oranje gebieden op de kaart is € 4000 per m², of (veel) meer, inmiddels gebruikelijk. De Amsterdammers die hier (komen) wonen kiezen bewust voor 'de stad' en niet voor het huis-met-tuin. Niettemin zijn de bewoners van Amsterdam heel kritisch op hun woning en woonomgeving. Goede ingrepen in zowel woning als woonomgeving hebben direct een opwaartseffect op de m²- prijs. Wanneer investeringen achterblijven kunnen de prijzen zelfs dalen.

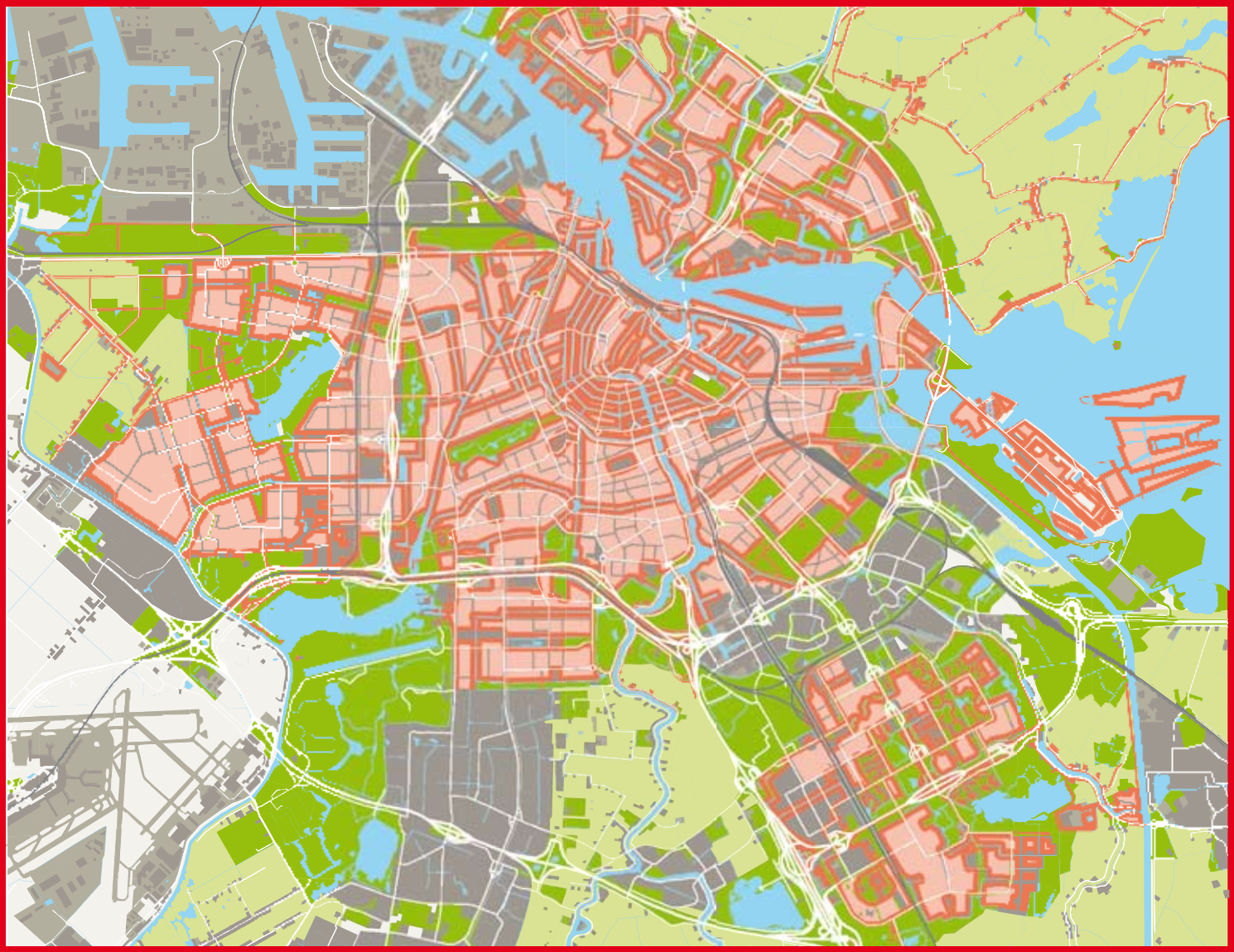




Kaart 2.2 Gastvrij

Hier is het leuk!

Eén van de condities die bepalen of mensen bereid zijn de prijzige appartementen te accepteren is de aanwezigheid van een hoogstedelijke functiemix in de directe omgeving.
Een groot en divers aanbod van cultuur, cafés, restaurantjes en winkeltjes maken een gebied 'leuk'. De binnenstad en Zuid kennen de grootste voorzieningenrijkdom, maar dit type hoogstedelijk areaal breidt gestaag uit, in alle windrichtingen: Van de noordelijke IJ-oever tot de Zuidas, van Bos en lommer tot de Indische Buurt.



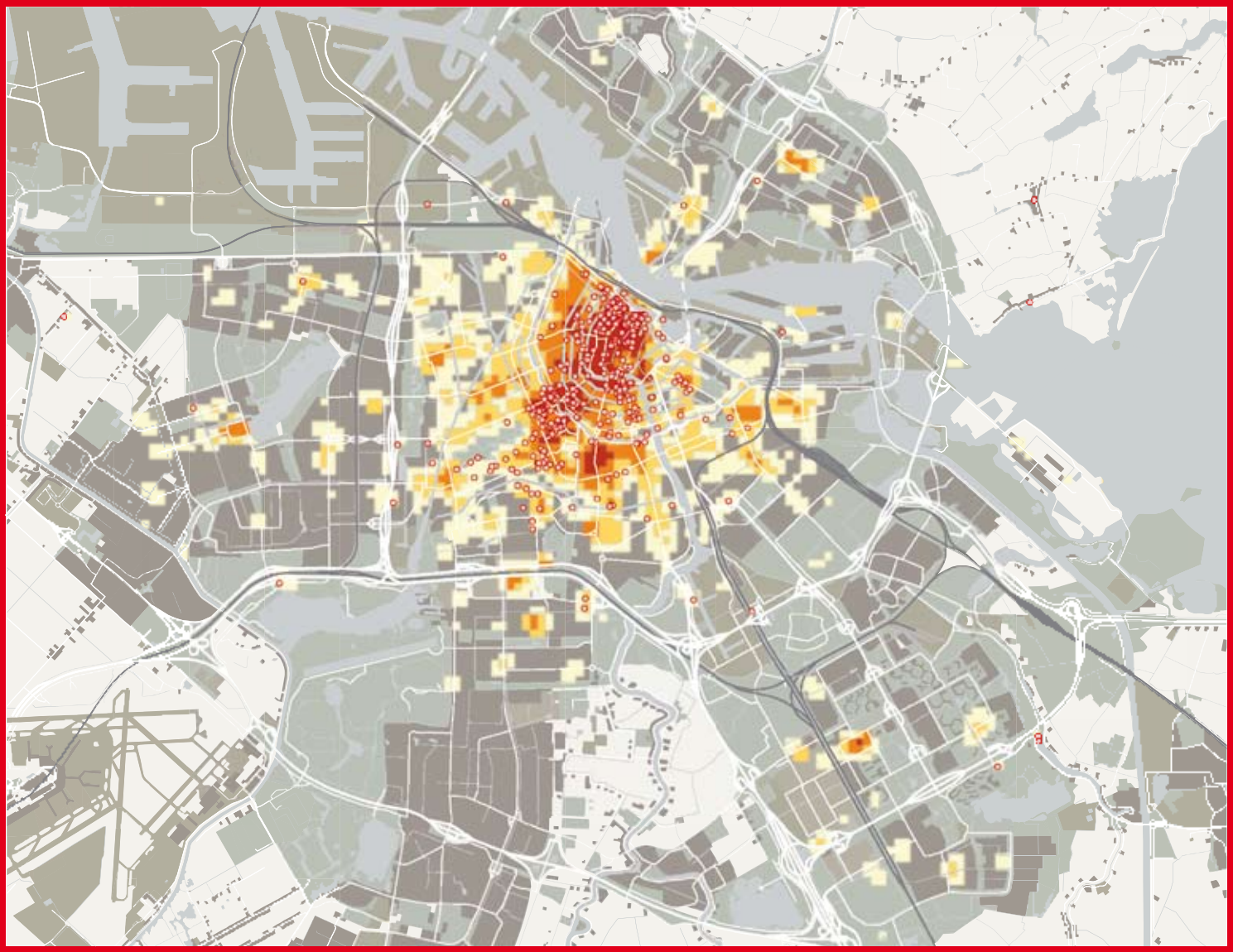
bouwblok

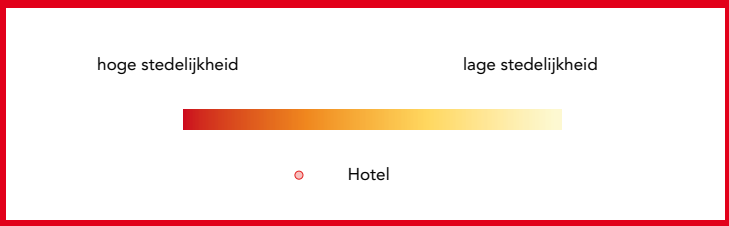
binnen 75 meter van water en groen

Kaart 2.3 Gastvrij

Wat woont u hier mooi, wat een uitzicht!

Naast een hoogstedelijke functiemix bepalen bijzondere locatie-factoren het woongenot, zoals de ligging aan, en het uitzicht op parken en water. Amsterdam heeft ook op dit terrein veel te bieden met haar scheggen, parken, grachten, havens en plassen.
Nog lang niet alle 'gouden randjes' lijken ten volle benut. Dit biedt legio kansen voor tal van gevestigde en nieuwe Amsterdammers.

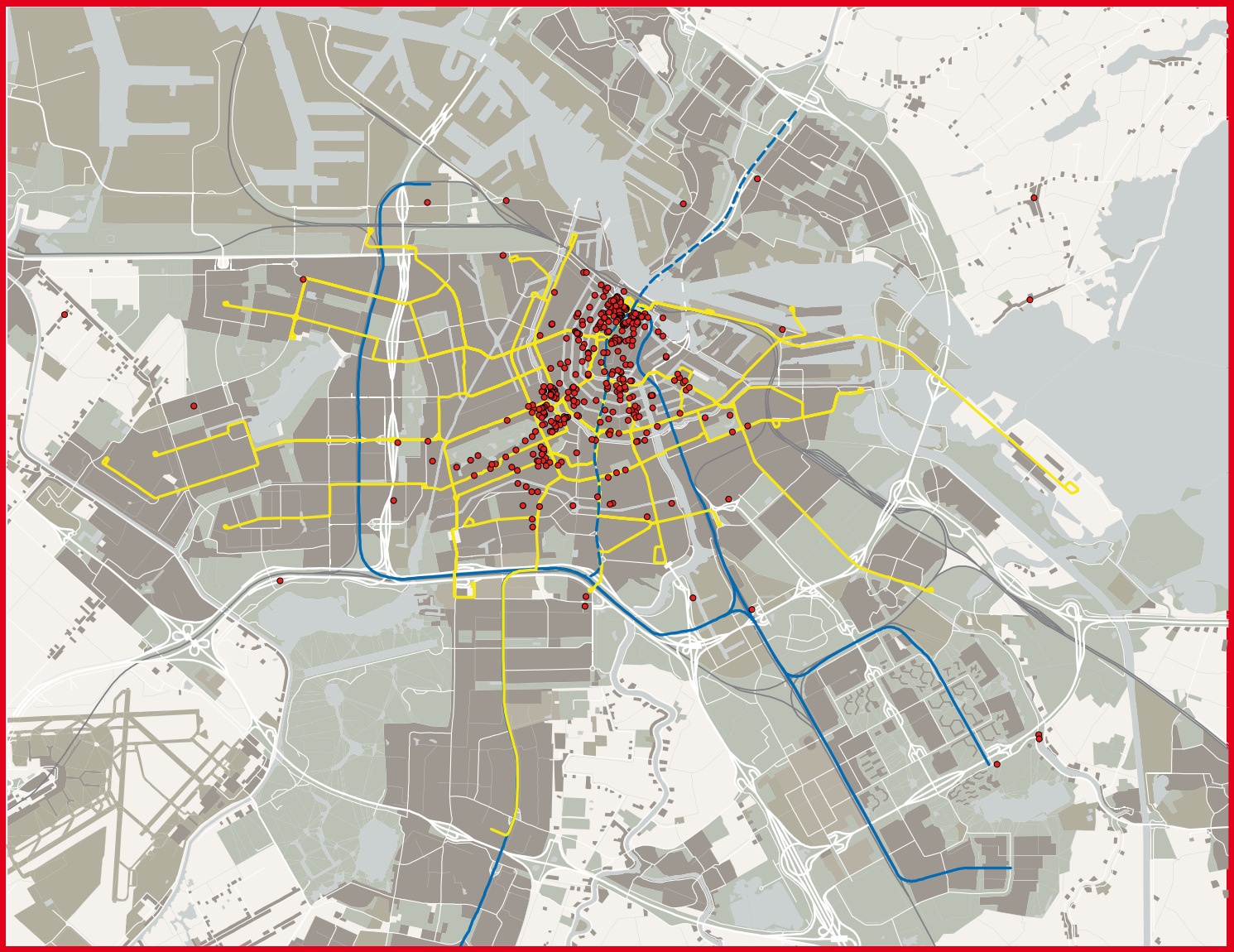




Kaart 2.4 Gastvrij

Hier is het leuk! Voor hotels

De directe aanwezigheid van een hoogstedelijke functiemix biedt een aantrekkelijke omgeving voor bezoekers van hotels.

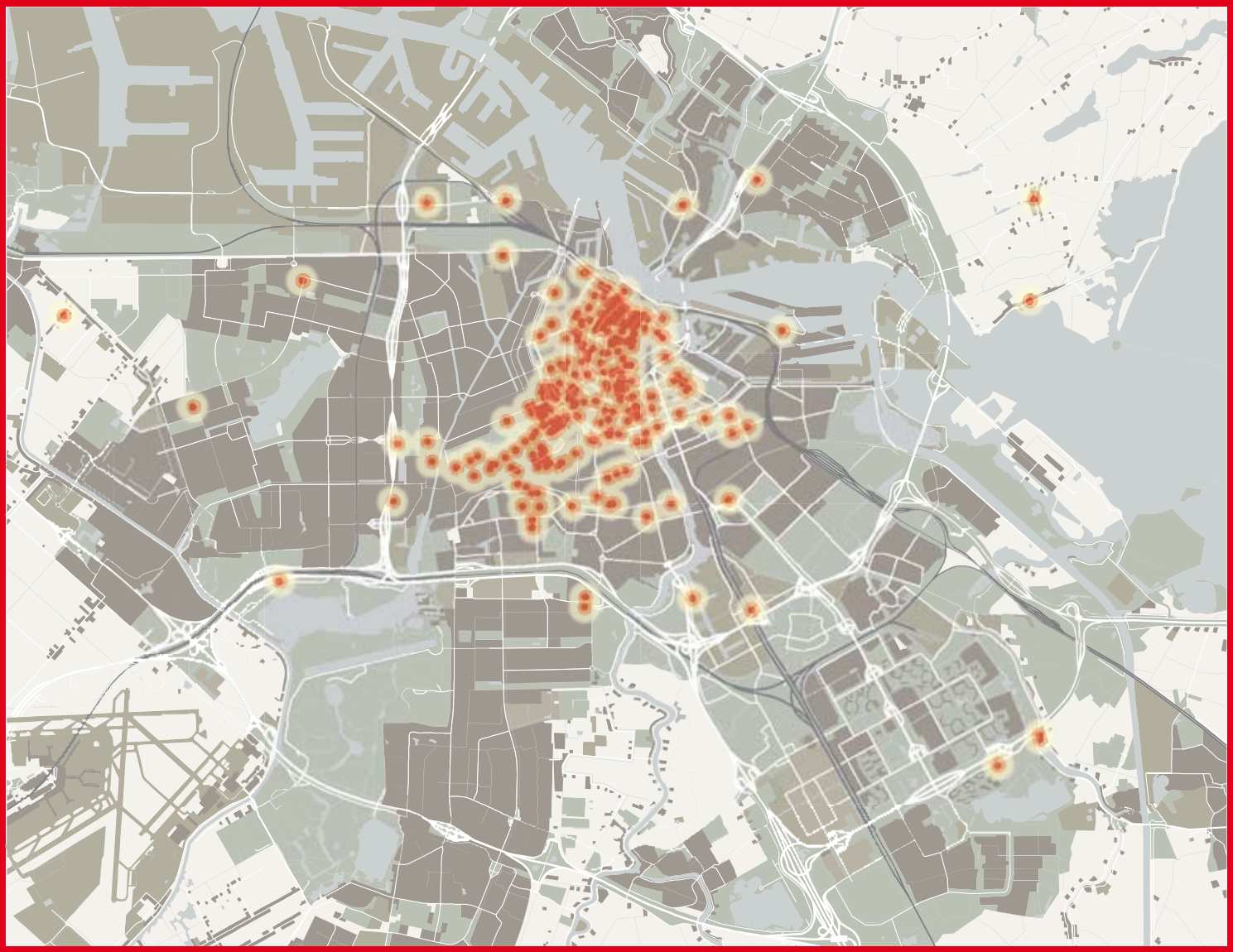


Hotel
Tramlijn
Metrolijn
NZ-lijn tracé

Kaart 2.5 Gastvrij

Kunt u mij vertellen hoe ik in het centrum kom?

De hotelbezoeker wil naar het centrum. Het netwerk van tramlijnen en de metro kan deze conditie bieden. Deze kaart laat zien hoe de hotels liggen ten opzichte van het huidige netwerk van tram en metro. (Aanvullend op dit systeem ontwikkelen de hotels zelf ook voorzieningen om hun gasten naar het centrum te brengen zoals Tuk-tuks fietstaxi's en watertaxi's.)



Hotel

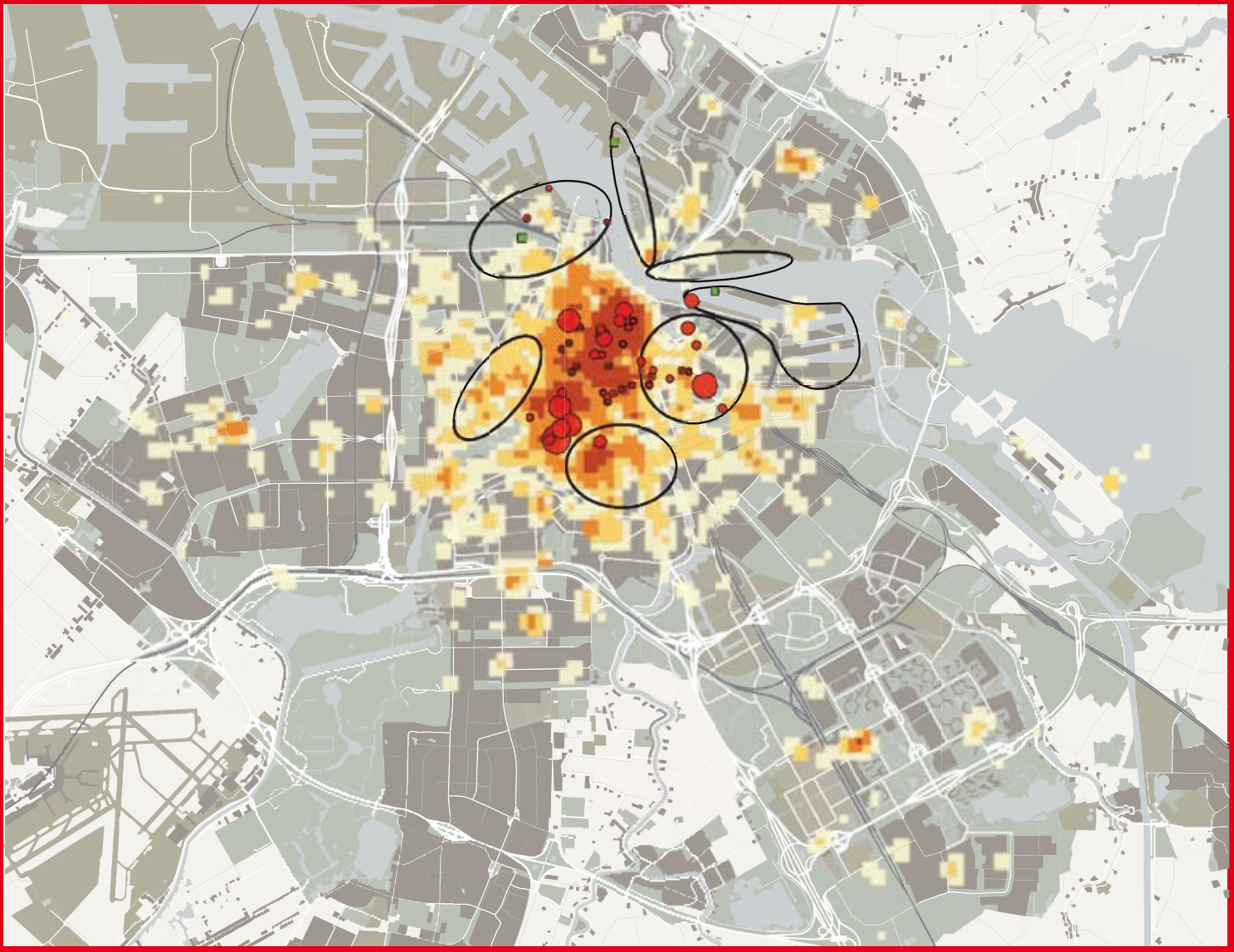
125 m vanaf een hotel

250 m vanaf een hotel

Kaart 2.6 Gastvrij

Er kunnen meer hotels bij, en op veel meer plekken!

Deze kaart geeft een beeld van de hotelconcentraties in Amsterdam. Niet onverwacht staan verreweg de meeste hotels in de binnenstad. Maar ook Oud-Zuid heeft veel logiescapaciteit.
Niettemin zijn veel meer gebieden in Amsterdam rijp voor hotelvestiging. Sowieso zijn dat die buurten waar de afgelopen decennia een rijke functiemix is ontstaan (zie kaart 2). Het gebied dat deze conditie biedt rolt zich vanuit het centrum steeds verder uit.
Het is eigenlijk wonderlijk dat in die gebieden waar het 'leuk' is buiten het centrum nog zo weinig hotels staan.



Attractiepunten en grote evenemententerreinen in het toeristisch kerngebied en in de zes spreidingsgebieden, bezoekersaantallen 2007

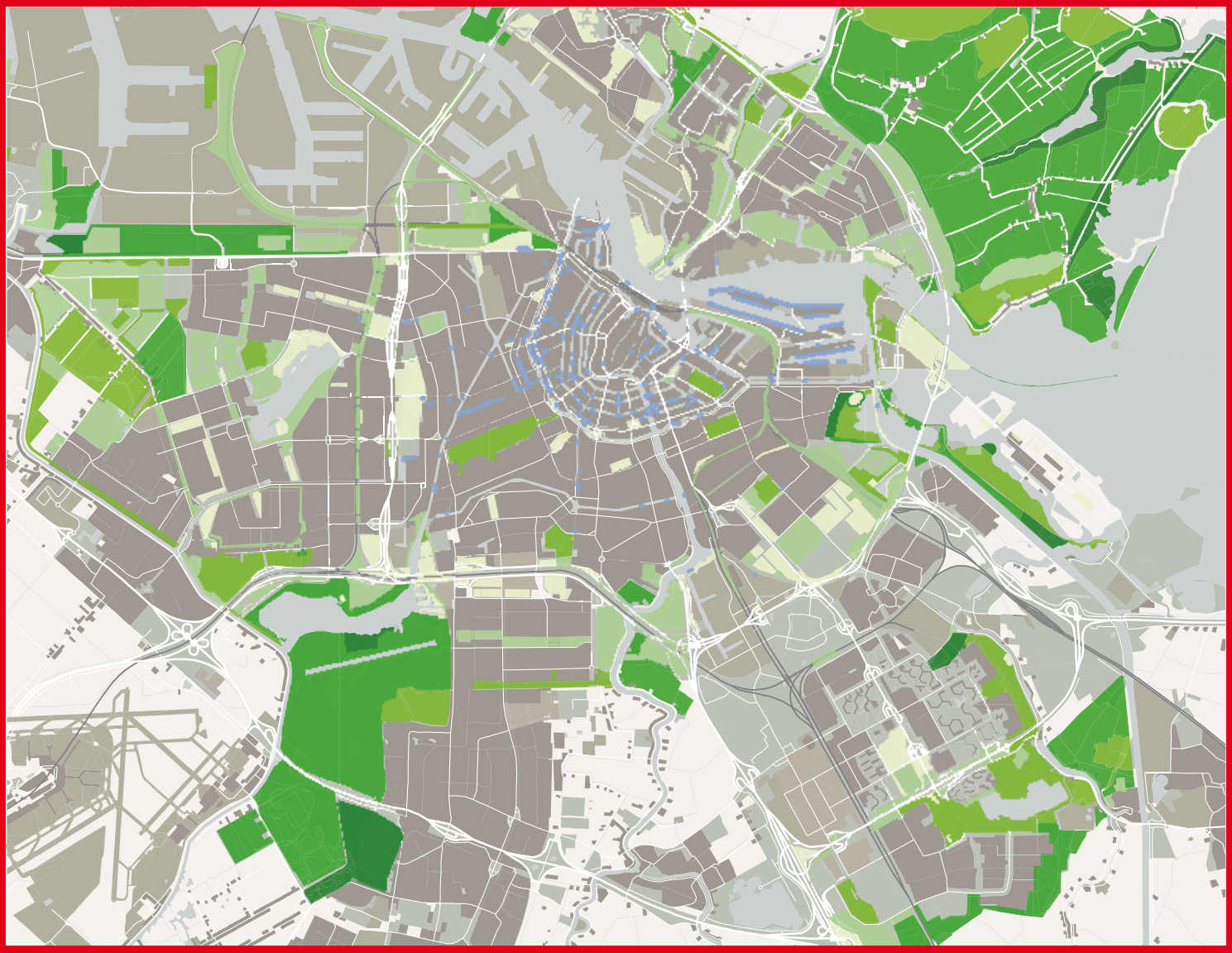
- 160.000
- 800.000
- 1.600.000
- evenemententerrein

hoge stedelijkheid — lage stedelijkheid

Kaart 2.7 Gastvrij

Toeristische attracties

Amsterdam heeft een sterke geografische concentratie van toeristische attracties. Die zijn vooral te vinden langs de as Damrak-Rokin-Museumplein in de stadsdelen Centrum en Oud-Zuid. Het Van Gogh Museum is het grootste attractiepunt met 1,6 miljoen bezoekers, gevolgd door Artis (1,2 miljoen), Holland Casino (1 miljoen), het Anne Frankhuis (1 miljoen) en het Rijksmuseum (966.000). Met uitzondering van de Dam liggen de grootste evenemententerreinen (Museumplein, Westergasfabriekterrein, NDSM werf en Kop Java-eiland) buiten het Centrum. 3 miljoen bezoekers maken jaarlijks een tochtje met de rondvaartboot, dit is dus eigenlijk de grootste toeristische attractie.



lage klasse (1) natuurwaard

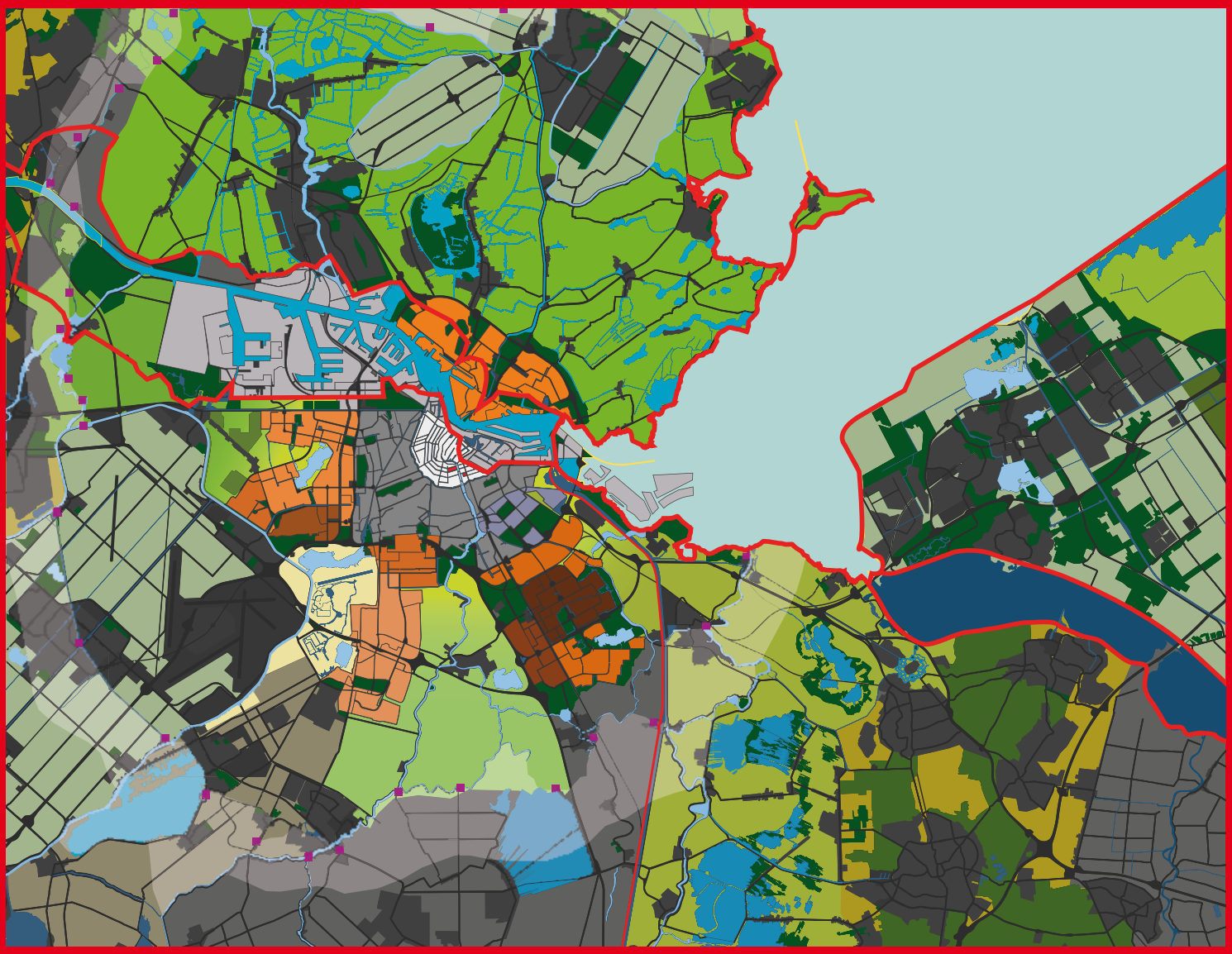
Hoge klasse (5) natuurwaar

Kades met beschermde planten

Kaart 3.1 Duurzaam

Natuurwaarden

De kaart geeft de totale natuurwaarde weer voor het Amsterdamse Bos en de grote groengebieden binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. De natuurwaarden zijn bepaald op basis van biodiversiteit, natuurlijkheid, vervangbaarheid en rol in de ecologische structuur. De kaart laat het volgende patroon zien: de natuurwaarden zijn het grootst in de stadsrand en nemen snel af stadinwaarts. Waterland laat een wisselend beeld zien, samenhangend met de intensiteit van het agrarische beheer en de aard van de bodem. Van de dieper in de stad gelegen groengebieden scoren de punten van de scheggen (Westerpark, Kadoelen, Flevopark, Ruige Riet, begraafplaats Zorgvlied en Oeverlanden) opvallend hoog.



Kaart 3.2 Duurzaam

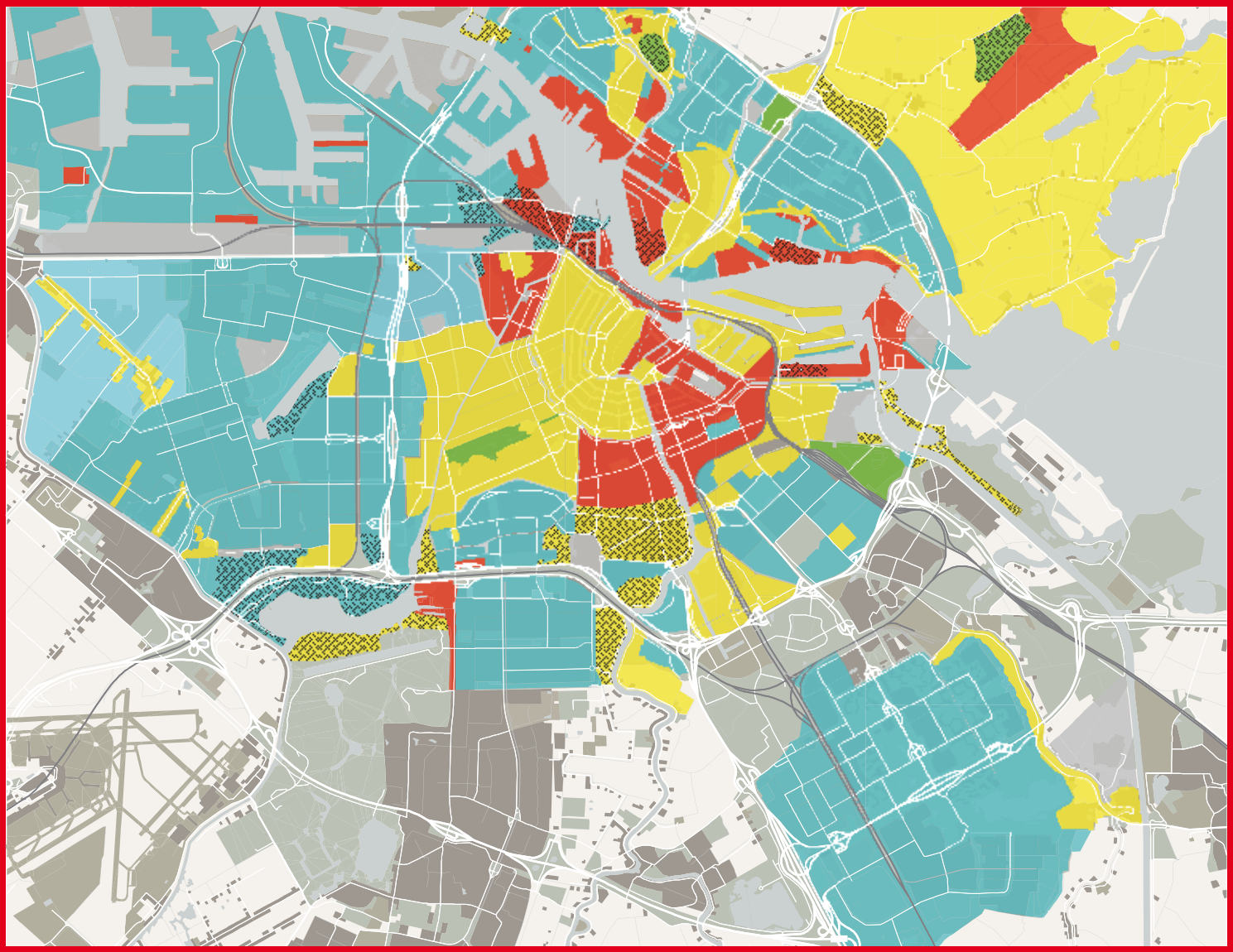
Waterkaart

Het watersysteem is op orde… maar het klimaat verandert en de stad verdicht…

Door de stedelijke verdichting is er meer verhard oppervlak.

De klimaatsverandering zorgt voor een hogere zeespiegel en extremer weer met vaker heftigere buien maar ook langere perioden van droogte. Deze ontwikkelingen zetten het watersysteem onder druk.

Een combinatie van grootschalige maatregelen en locale maatwerk-oplossingen zorgen ervoor dat het watersysteem ook in de toekomst op orde is.

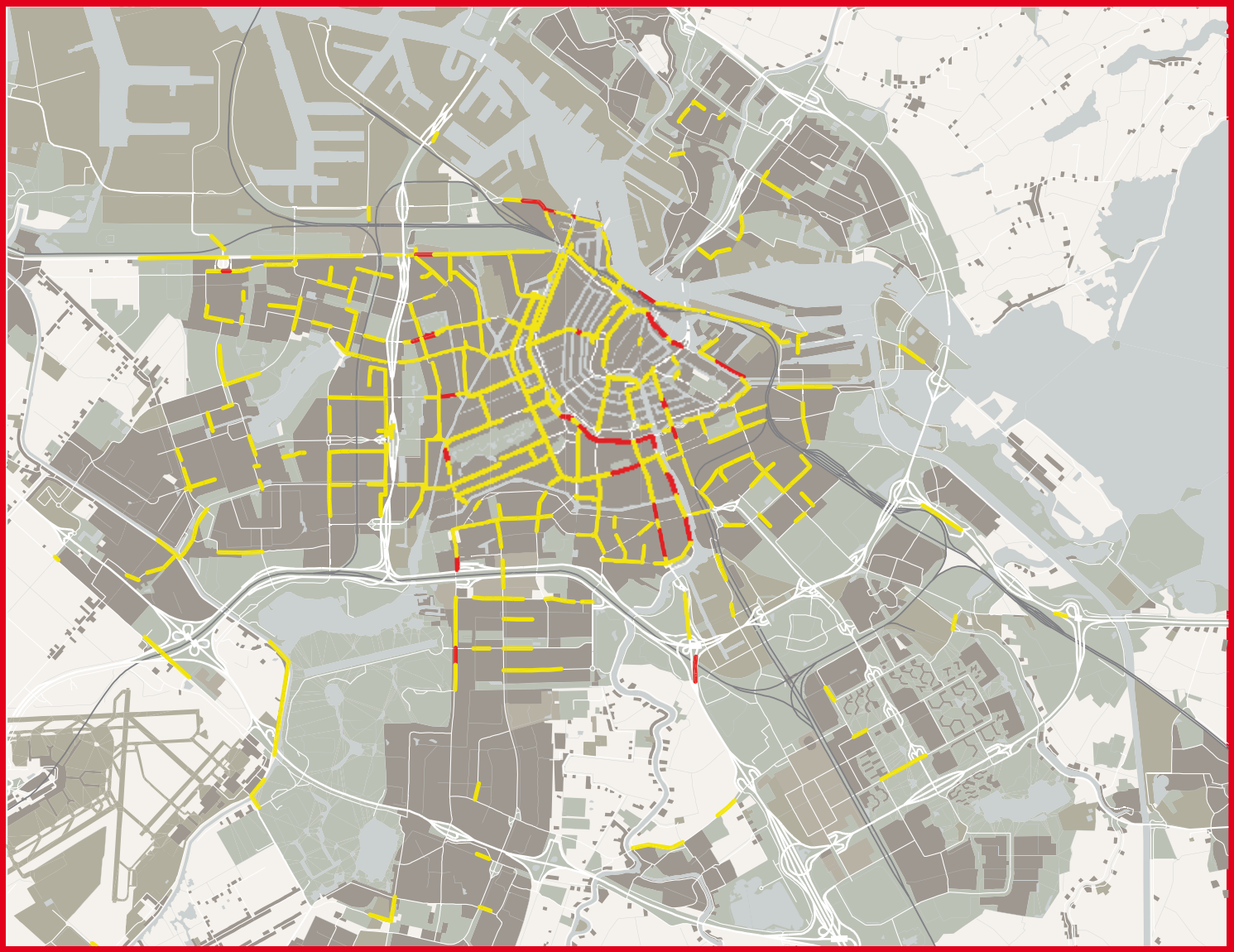


- Klasse 1: schone en MRV-grond
- Klasse 1a: schone en MRV-grond met verhoogde gehalte EOX en minerale olie door bestanddelen van natuurlijke afkomst
- Klasse 2: lichte verontreinigde grond
- Klasse 3: matig verontreinigde grond
- Klasse 4 sterk verontreinigde grond
- geen gegevens of verdacht terrein
- Onvoldoende gegevens

Kaart 3.3 Duurzaam

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteitskaart wordt gebruikt voor het bepalen van de gebruiksmogelijkheden van grond. Bij gebiedsontwikkeling geeft de kaart een eerste indicatie van de bodemkwaliteit.
De bodemkwaliteitskaart geeft informatie over de bodemkwaliteit in zones.
Binnen een zone is de gemiddelde kwaliteit min of meer gelijk, terwijl er tussen zones duidelijke verschillen in kwaliteit kunnen zijn. De kaart gaat niet over locaties die historisch zijn belast door puntbronnen (zoals fabriekslocaties of benzinestations); die worden door middel van historisch onderzoek opgespoord.



Jaargemiddelde concentraties NO2

Overschrijding grenswaarde
(40 -48 ju g/m3)

Overschrijding plandrempel
(> 48 ju g/m3)

Kaart 3.4 Duurzaam

Luchtkwaliteit

De kaart geeft de totale natuurwaarde weer voor het Amsterdamse Bos De luchtkwaliteit voldoet nog niet overal in de stad aan de gestelde normen voor 2010. Met het oog op de de gezondheid van de bewoners en bezoekers van Amsterdam, wordt er hard aan gewerkt om hieraan wel op tijd te voldoen. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren.

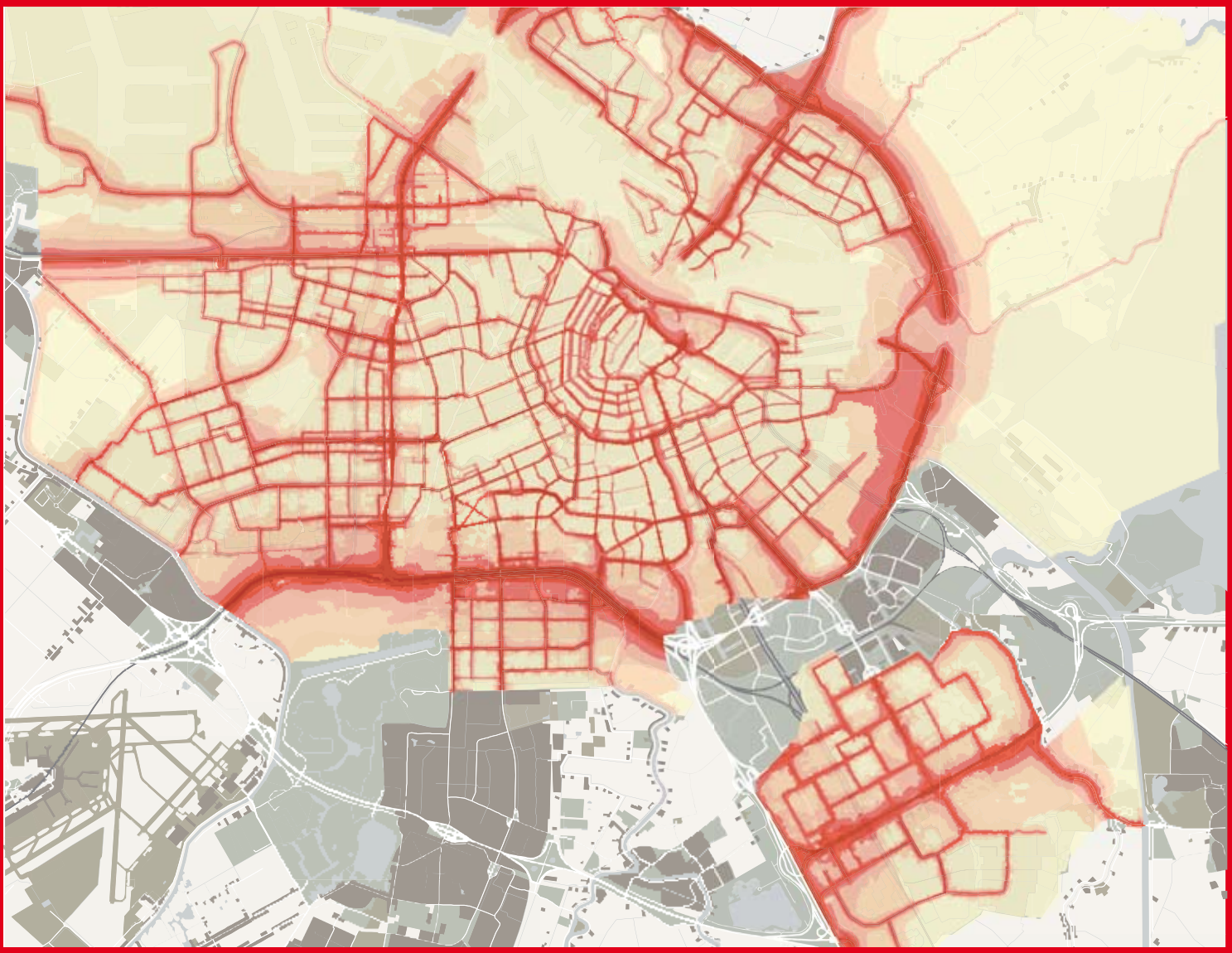
Vermindering Co_2 uitstoot, door duurzame warmte- en koude infrastructuur, in kg/m² bvo. 2007

1 kg/m² bvo — 50 of meer kg/m² bvo

Kaart 3.5 Duurzaam

Vermindering CO_2 uitstoot

Uit de kaart is af te leiden dat de realisatie van duurzame warmte en koudeopwekkingstechnieken leidt tot vermindering van CO_2-emissie. Deze technieken dragen daarnaast bovendien bij in het verbeteren van de luchtkwaliteit in de vorm van een verlaging van de NO_x-emissie omdat er minder fossiele brandstoffen worden ingezet. De opwekkingstechnieken betreffen energie-opslag in de bodem waarbij grondwater wordt gebruikt als warmte- of koudebron (circa 80 energie-opslagen in 2008) en grootschalige koude- en warmtenetten.



Geluidcontouren van auto en tram

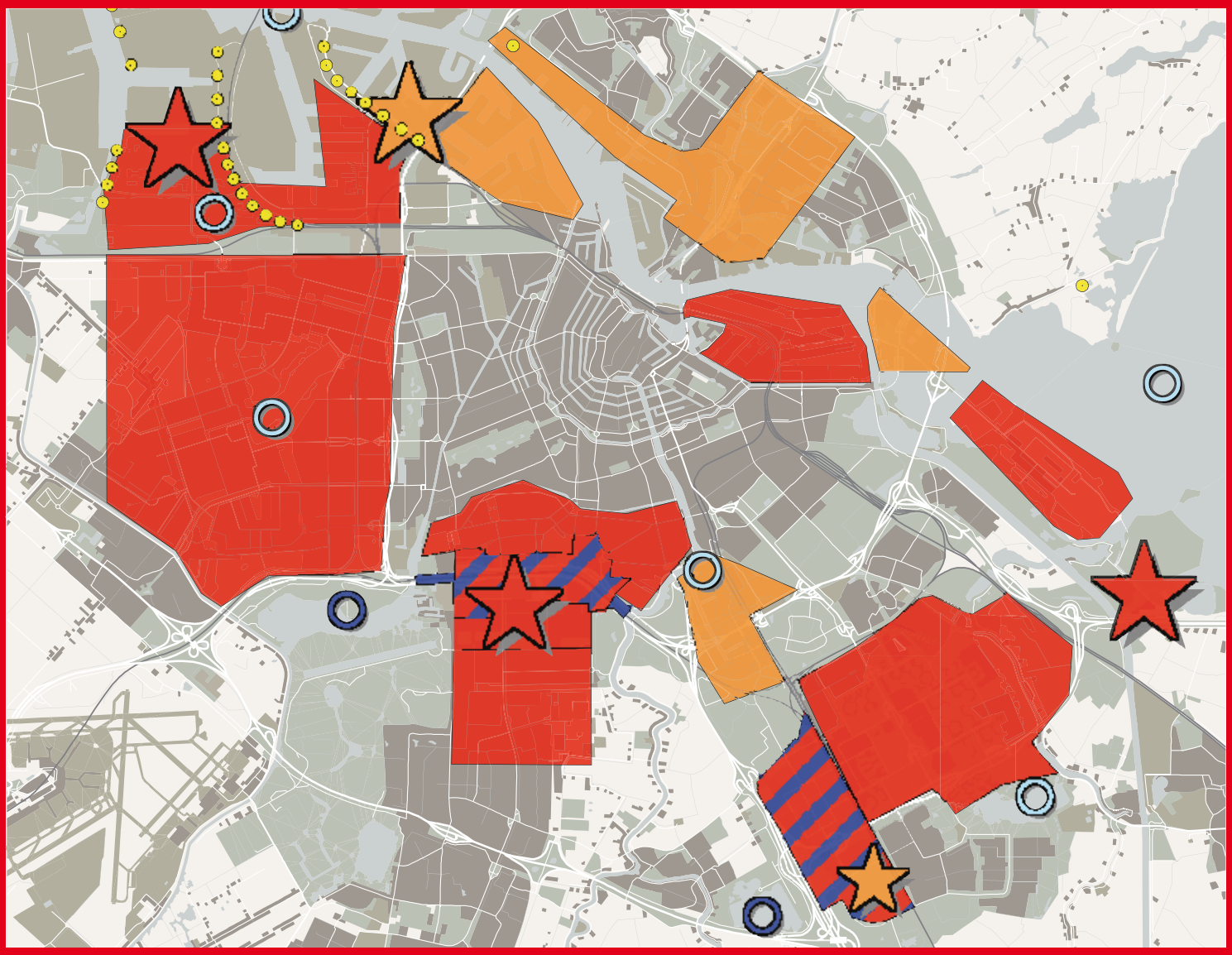
	< 50		60 - 65
	50 - 55		65 - 70
	55 - 60		> 70

Kaart 3.6 Duurzaam

Geluid (auto- en tramverkeer)

Deze kaart geeft een beeld van het gemiddelde lawaai in Amsterdam gedurende de dag, avond en nacht op een hoogte van 4 meter. Nieuwe woningbouw is niet zonder meer mogelijk in de gebieden met een geluidsniveau van 53 dB of meer. Nieuwe woningbouw is uitgesloten in gebieden met een geluidniveau vanwege wegverkeer van meer dan 68 dB.

Bestaande woningen komen in aanmerking voor extra gevelisolatie als de geluidsbelasting vanwege wegverkeer meer is dan 63 dB.



Stadskoudegebieden (in productie)
Stadswarmtegebieden (in productie)
Stadsverwarming (in uitvoering of bestuurlijk akkoord)
Grootschalige warmtebronnen (in productie)
Grootschalige warmtebronnen (potentieel)
Grootschalige koudebronnen (in productie)
Grootschalige koudebronnen (potentieel)
Windmolens

Kaart 3.7 Duurzaam

Duurzame energie

Uit de kaart is af te leiden dat Amsterdam stevig aan de weg timmert op het gebied van duurzame energie. Ook vinden er veel zonne-energie en energie-opslag projecten plaats. Omdat deze projecten op de schaal van de kavels worden uitgevoerd zijn ze hier niet in kaart gebracht.

Amsterdam intensiveert deze aanpak in samenwerking met partners. Eind vorig jaar heeft Amsterdam de ambitie vastgesteld om CO_2 met 40% te reduceren in 2025 ten opzichte van 1990.

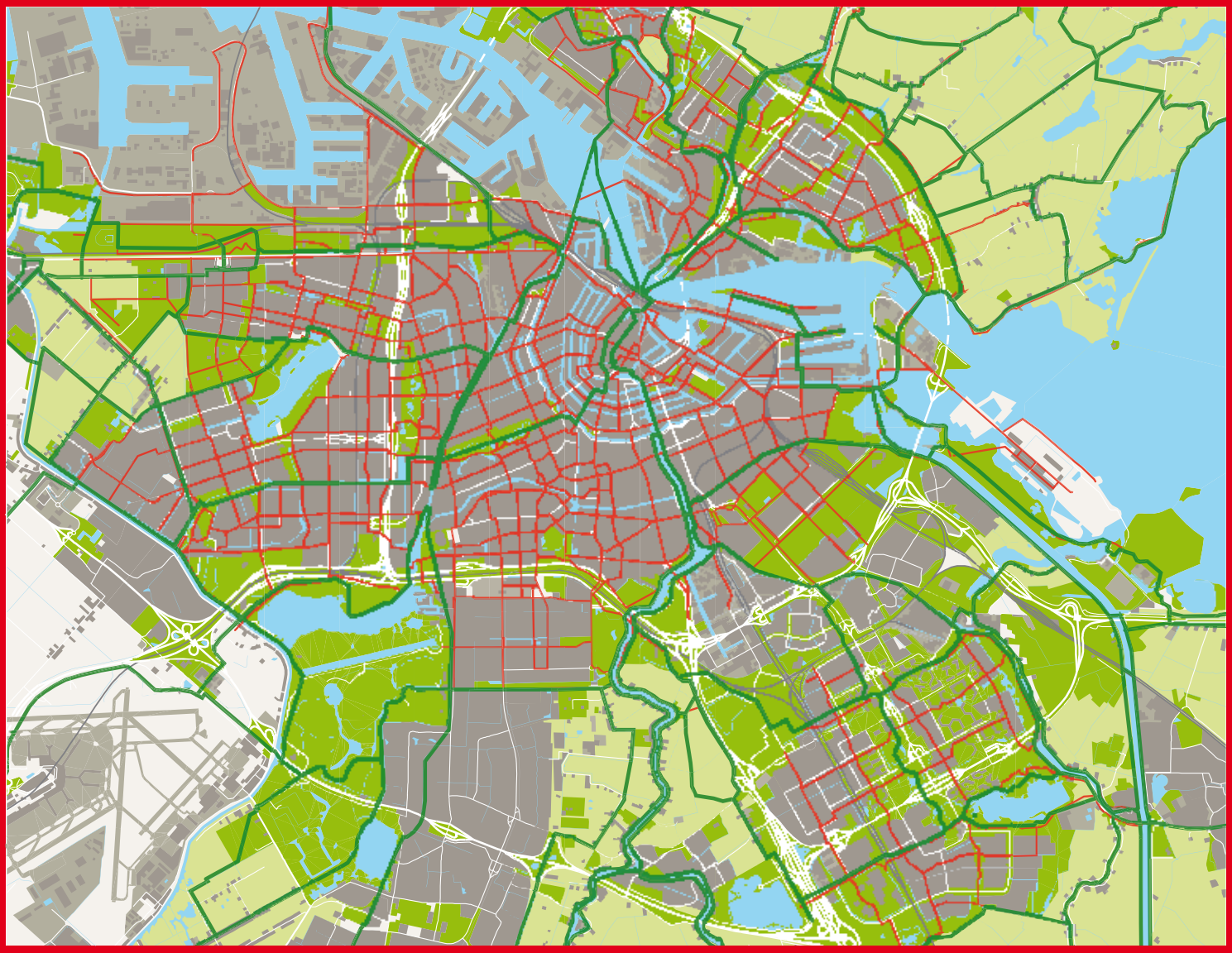
Groen

Water

Kaart 4.1 Recreatief

Parken en Scheggen

Waardevol voor Amsterdam is dat de groene scheggen tot diep in de stad doordringen. Dit maakt mogelijk dat bewoners en bezoekers vanuit het stedelijke gebied snel de groene gebieden kunnen bereiken.

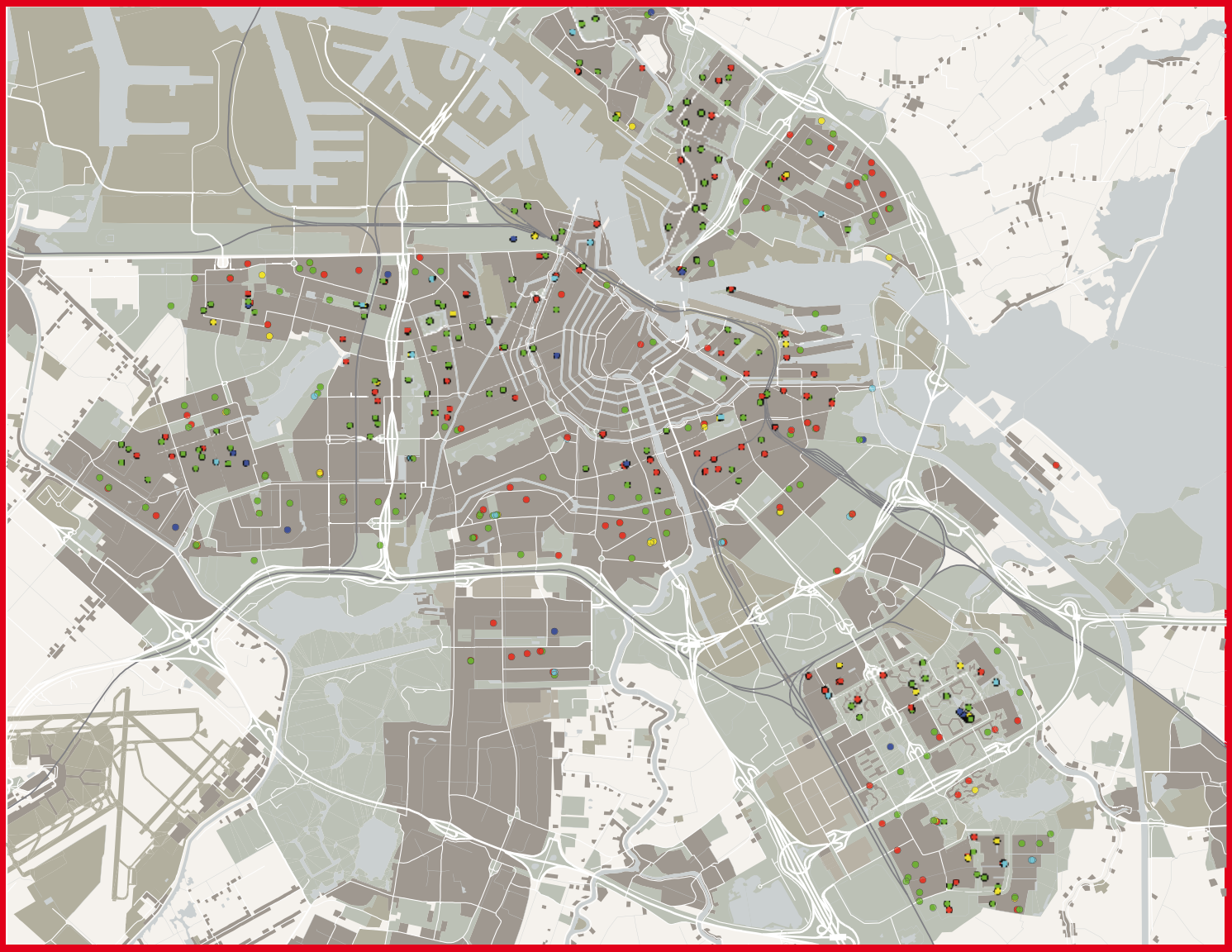


Fietspaden
Recreatieve fietsroutes
Groen
Water

Kaart 4.2 Recreatief

Het fietsnet

Amsterdam heeft een uitgebreid fietsnet. Naar mate ergens meer te beleven is, komt men vaker op de fiets. Maar ook waar juist niemand komt, is het fijn om te fietsen. In de scheggen is het fietsnet minder fijnmazig. Er ontbreken nog wel eens belangrijke schakels in recreatieve routes naar de groene gebieden.



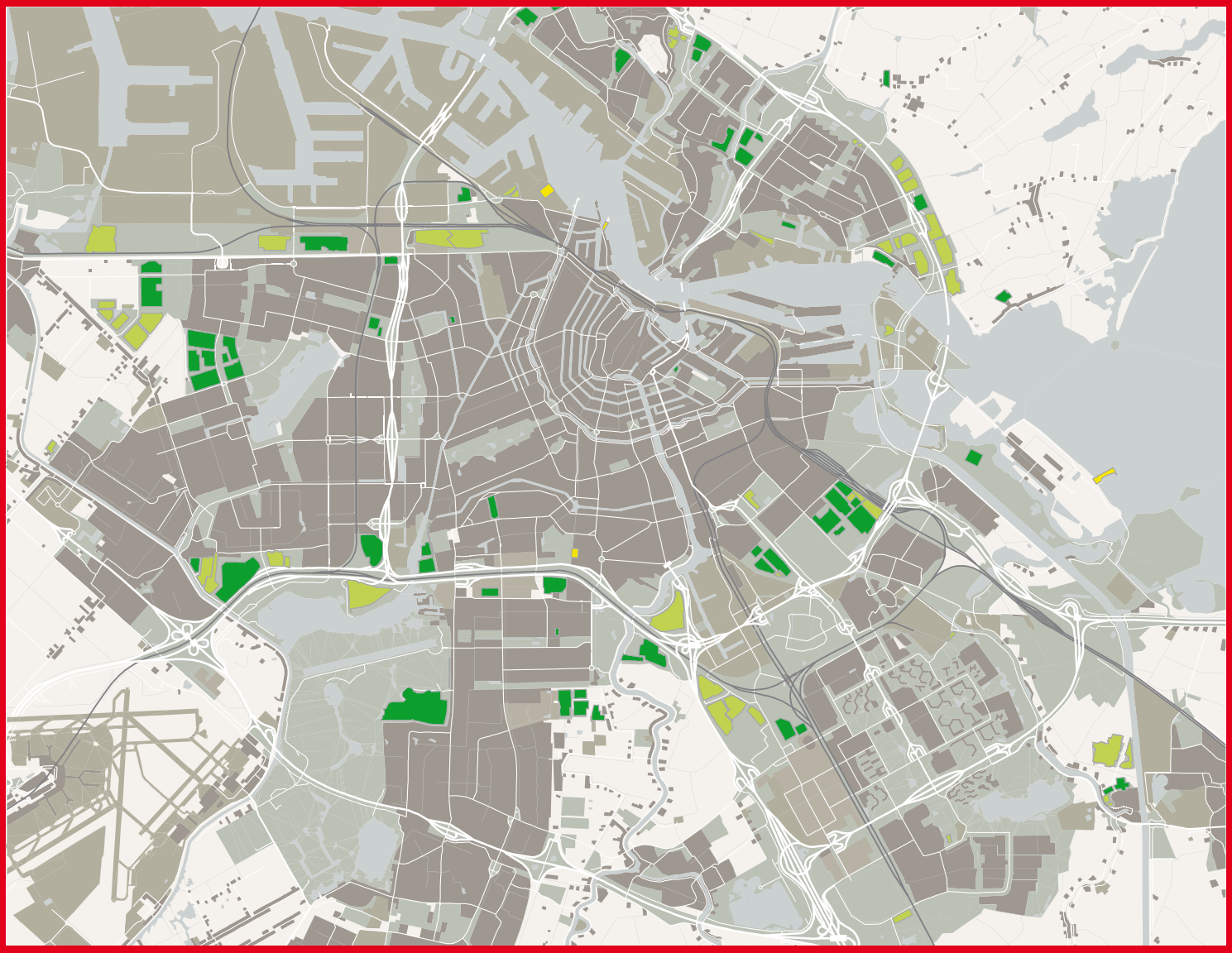
- Basketbal
- Skate
- Tennis
- Voetbal
- Overig

Kaart 4.3 Recreatief

Openbare sportvoorzieningen

Amsterdam telde in 2006 in totaal 451 sportplekken in de openbare ruimte: 180 voetbal, 119 basketbal, 43 tennis, 28 skate, 66 combi en 15 overig.

Wat betreft het aantal sportplekken voldoen de meeste stadsdelen aan de bestaande richtlijnen en normen. Oud West, stadsdeel Centrum, Slotervaart en Oud Zuid hebben minder sportplekken dan volgens de normen en richtlijnen. Kwalitatief scoren Osdorp, Noord en Geuzenveld minder.



Stadstrand (3 ha)

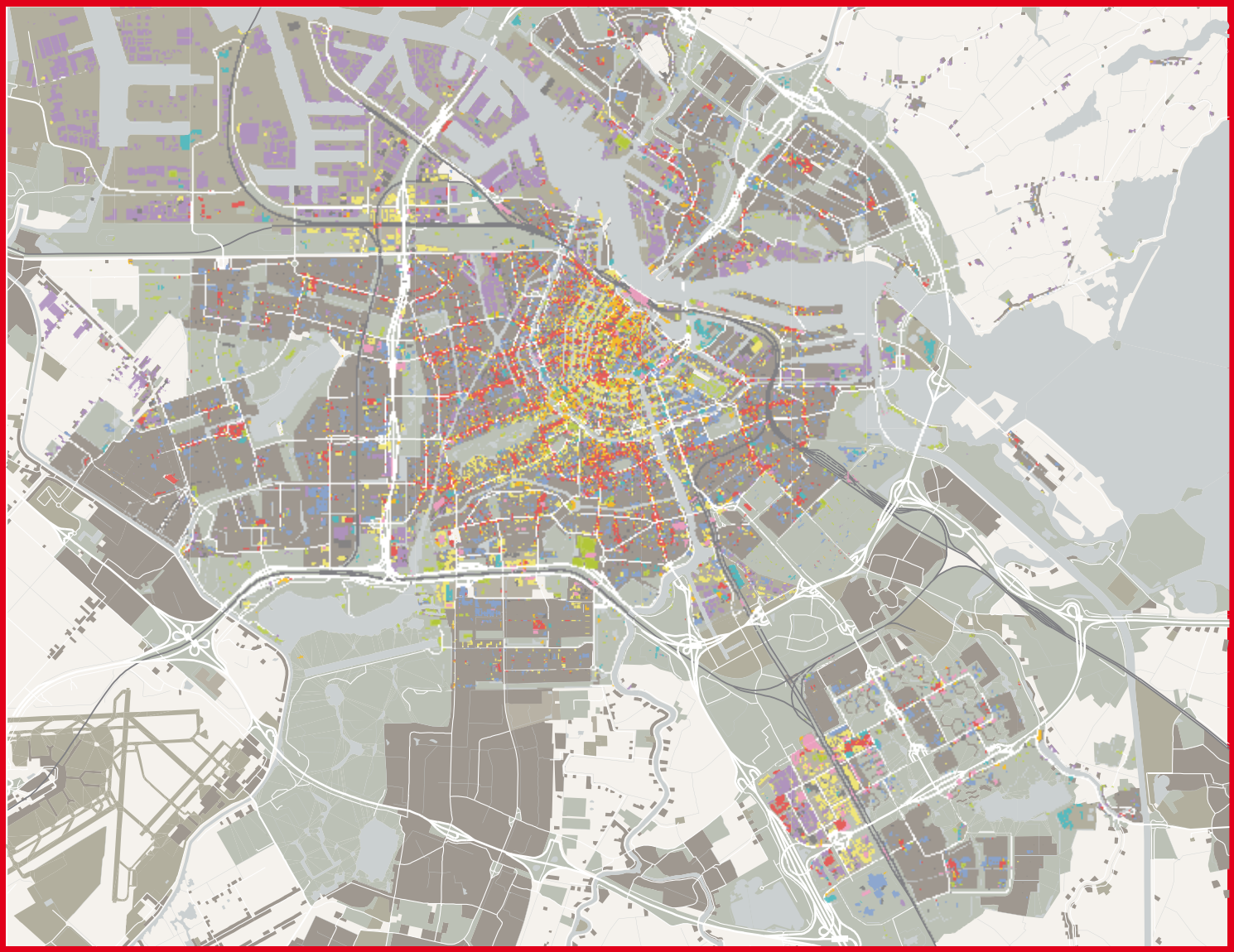
Volkstuinen (300 ha)

Sportpark (500 ha)

Kaart 4.4 Recreatief

Sportparken, volkstuinen en stadstranden

Amsterdammers recreëren in de stad onder andere op sportparken (500 hectare), stadsstranden (3 hectare) en tuinparken (300 hectare). In Amsterdam liggen 37 tuinparken met ca 6000 volkstuinen. Met de tuinparken biedt Amsterdam naast hoogstedelijke woonmilieus groene verblijfskwaliteit.



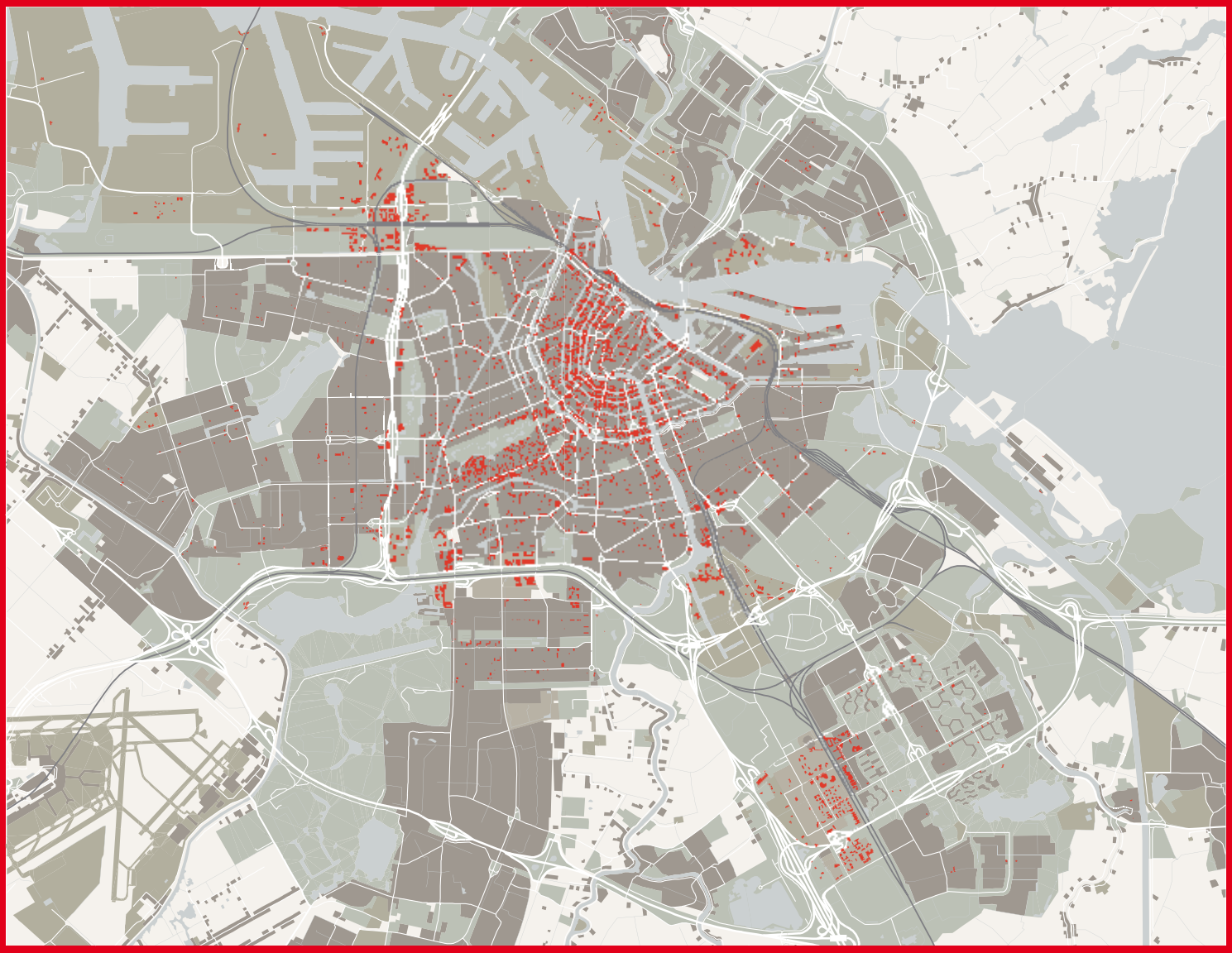
bedrijven	maatschappelijk
detailhandel	overheid
horeca	parkeren en openbaar vervoer
kantoren	vrijetijd

Kaart 5.1 Ondernemend

Functiekaart

Op de functiekaart is te zien op welke plekken er sprake is van sterk gemengde functies. Fijnmazige bestemmingsdifferentiatie, kenmerkend voor bewaard gebleven historische steden, dijt gestaag uit via delen van de 19de eeuwse gordel. Haarscherp is te zien waar die fijnmazige differentiatie ophoudt: daar waar *De Nieuwe Zakelijkheid* de stadsontwikkeling overnam.

Kenniseconomie is afhankelijk van nabijheid van veelsoortige bedrijvigheid en gevarieerde mogelijkheden tot face to face contacten. Korter gezegd: kenniseconomie is afhankelijk van interactiemilieus. Die vindt je in de sterk gemengde delen van Amsterdam. De functiekaart leert ons welke plekken in die zin functioneren, en welke plekken daartoe kansen bieden.

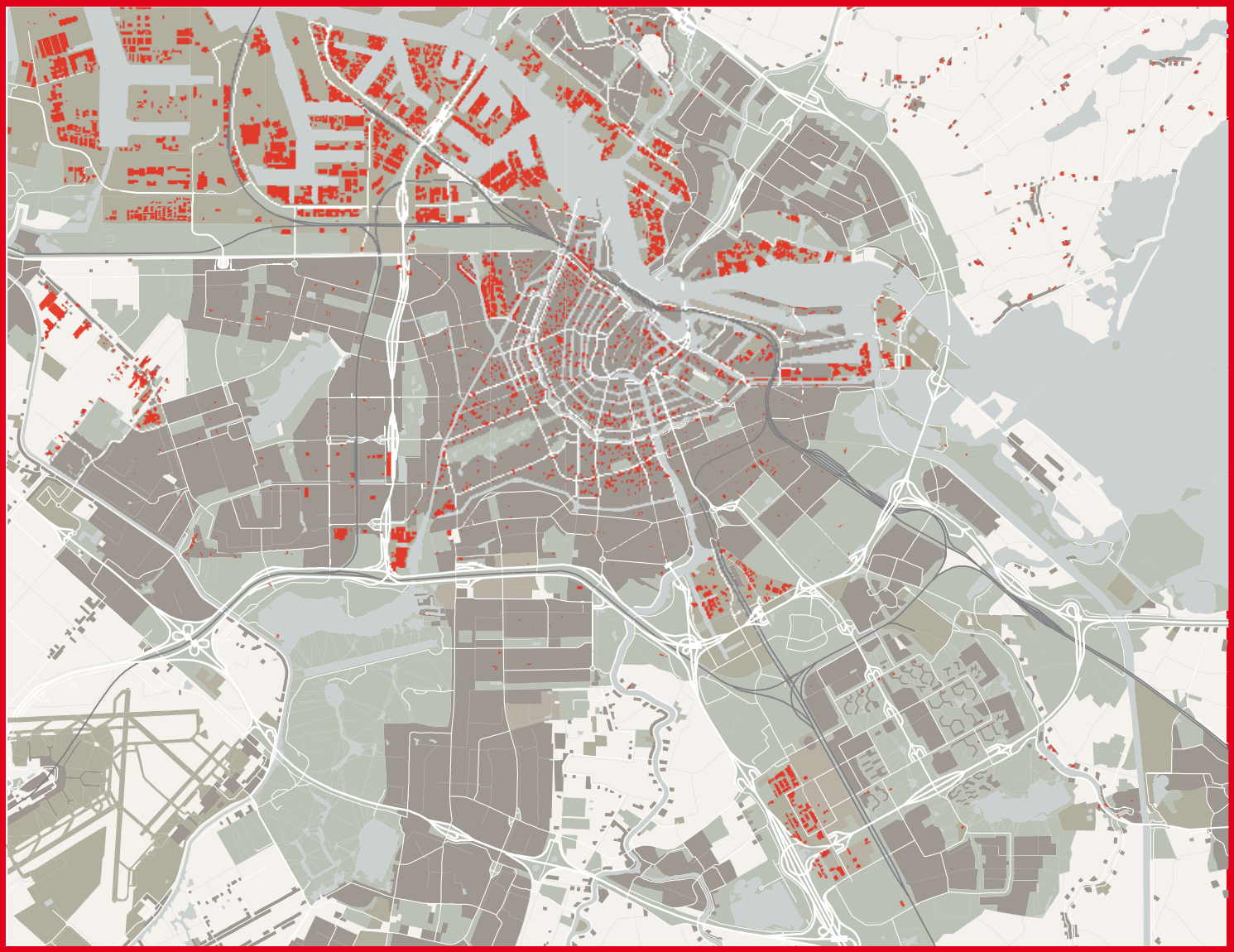


■ Kantoren

Kaart 5.2 Ondernemend

Kantoren

In het centrum en in Amsterdam Zuid bevindt zich een groot aandeel van de Amsterdamse kantoorgebouwen. De gebieden kenmerken zich door een hoge mix van functies.
De locaties Sloterdijk en Zuid Oost zijn gebieden met grote concentraties kantoorgebouwen. In tegenstelling tot centrum en Oud Zuid zijn dit mono-functionele gebieden.



Bedrijven

Kaart 5.3 Ondernemend

Bedrijven

De concentraties van grote bedrijfspanden zitten met name langs het Noordzeekanaal en de IJ-oevers. Overige gebieden met concentraties van grote bedrijfsgebouwen zijn het Foodcentrum ten westen van het centrum, Overamstel, Zuid oost en Schinkelhaven.
In het centrum en zuid is de grootste concentratie van kleine bedrijfspanden gemengd met andere functies.

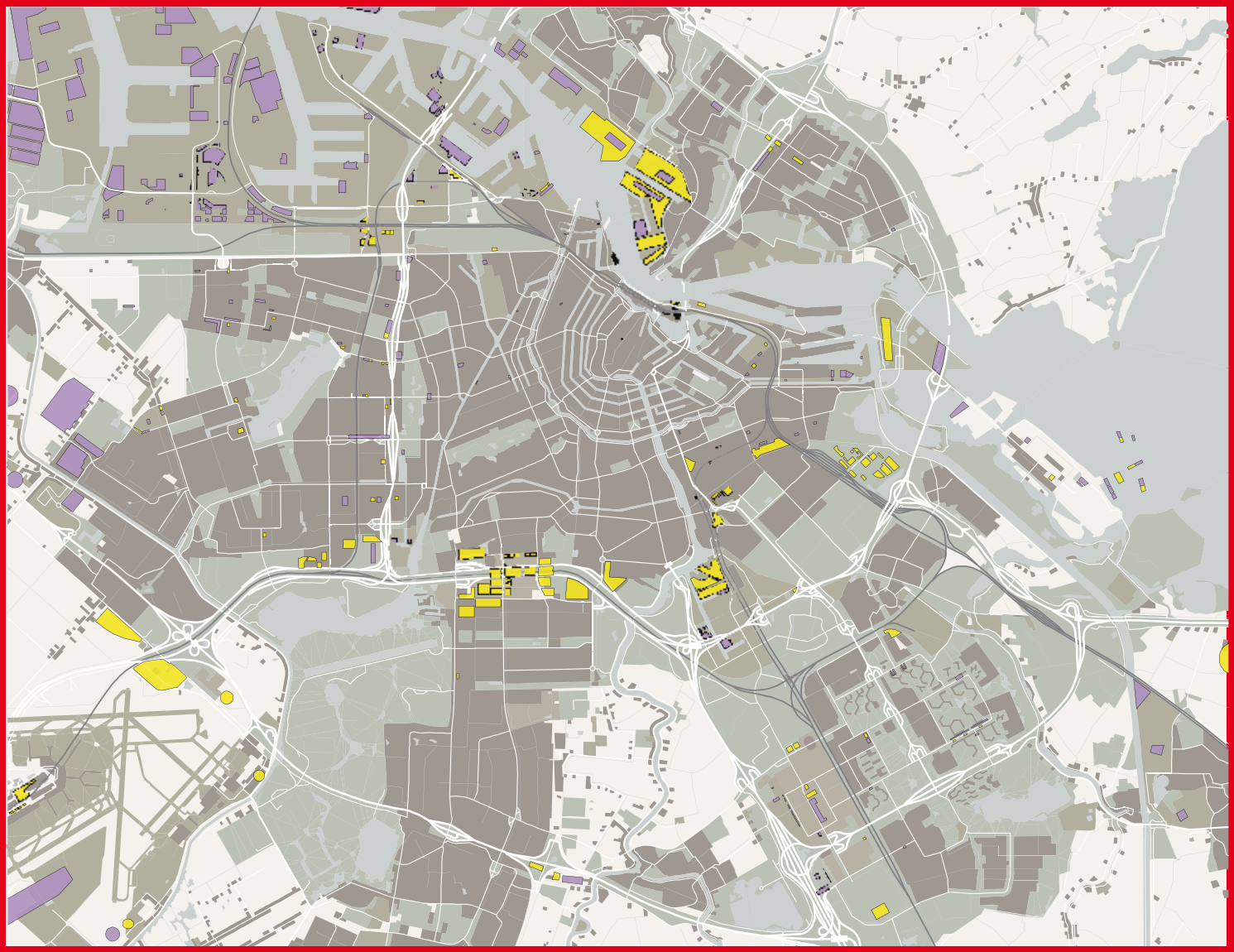
niet dagelijke goederen

dagelijkes goederen

Kaart 5.4 Ondernemend

Detailhandel

Uit de kaart is af te lezen dat de Amsterdamse woonwijken (nog steeds) beschikken over een redelijk nabij gelegen aanbod van dagelijkse goederen. Er is een fijnmazige detailhandelstructuur. Het aanbod van de niet-dagelijkse artikelen bevindt zich met name binnen de A10.



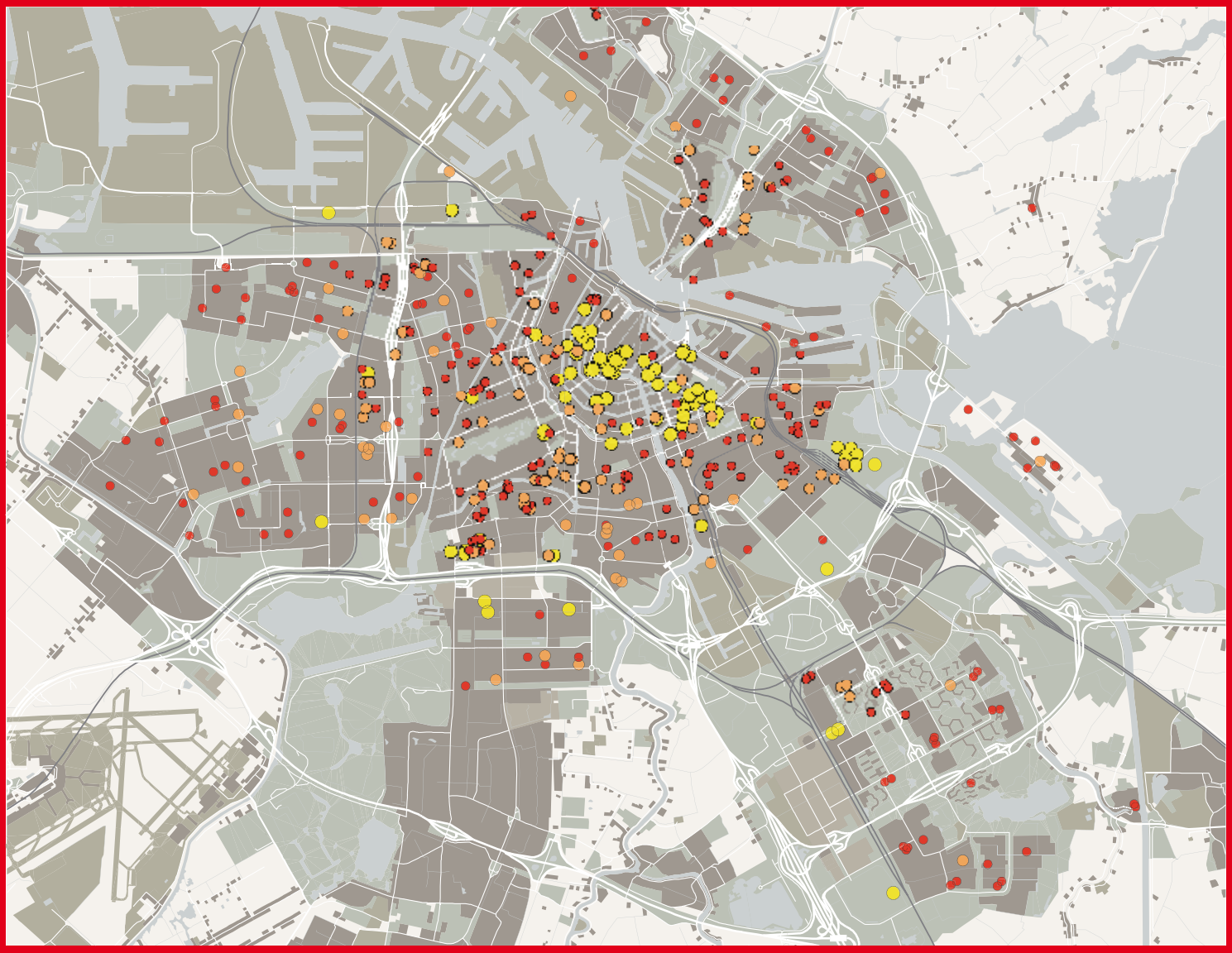
bedrijven

kantoren

Kaart 5.5 Ondernemend

Uitbreidingsmogelijkheden voor werklocaties

Het Programma Ruimtelijke Investeringen 2007 voorziet nu in toekomstige uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven aan de westkant van de stad in Westpoort. Lutkemeerpolder is opgenomen voor Schiphol-gebonden bedrijvigheid.
De uitbreidingsmogelijkheden voor kantoorlocaties zijn voorzien op de Zuidas voor het topmilieu, in het Science Park voor kennis, onderwijs en ICT, in de Riekerpolder/Riekerhaven voor Schipholgeoriënteerde bedrijvigheid en op Teleport voor backoffices.

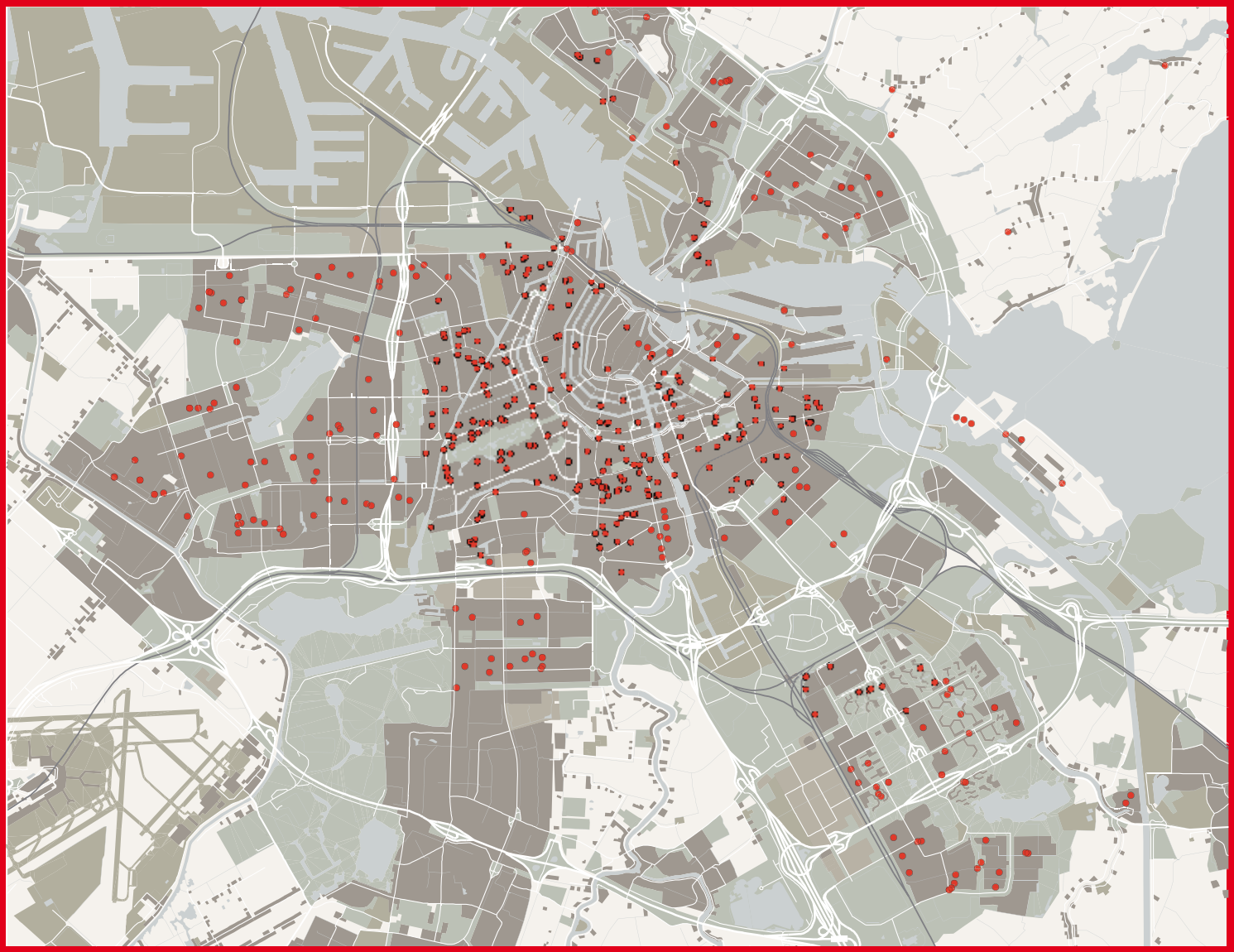


- Basisschool
- Voortgezet onderwijs
- Hoger onderwijs

Kaart 6.1 Dienstbaar

Onderwijs

Amsterdam telt 250 basisscholen. Een relatief groot deel van de scholen voor voortgezet onderwijs is geconcentreerd in Amsterdam Zuid. Amsterdam is op zoek naar nieuwe locaties voor voortgezet onderwijs. De universiteiten zijn geconcentreerd in Buitenveldert (VU), de binnenstad (met name het Spui, Roeterseiland, Binnengasthuisterrein) en het Science Park in de Watergraafsmeer (UVA). De hogescholen bevinden zich vaak dichtbij hoogwaardig openbaar vervoer: bij het Amstelstation, langs de Wibautas, bij het mr Visserplein en in Zuidoost. Langs het tracé van de toekomstige Noord Zuidlijn bevinden zich nu nog weinig hoger onderwijsinstellingen.



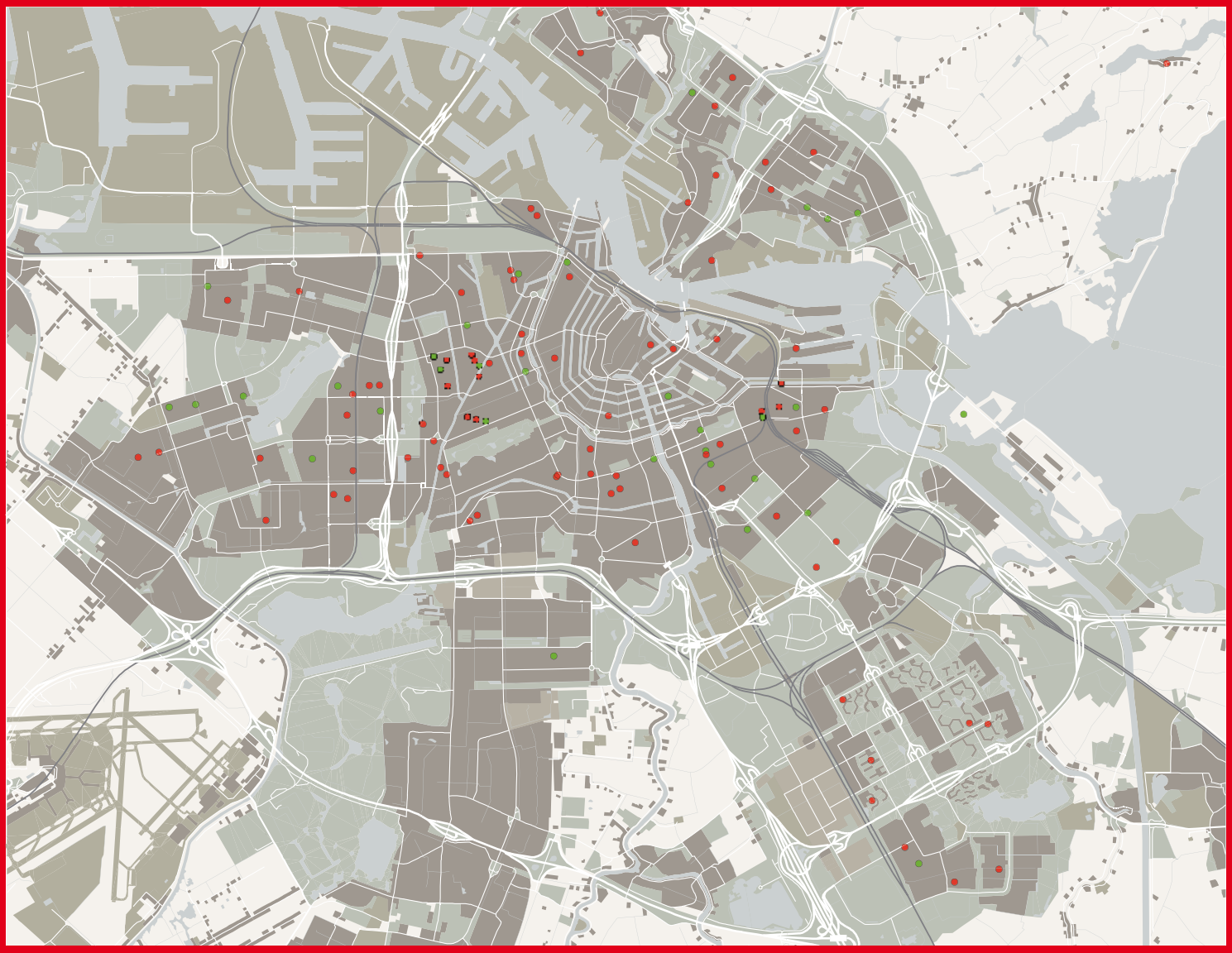
Kinderopvang

Kaart 6.2 Dienstbaar

Kinderopvang

Amsterdam telt 490 kinderdagverblijven, dat is er één per 1500 inwoners.

De afgelopen tien jaar is het aantal kinderdagverblijven explosief gegroeid. De grootste dichtheid aan kinderdagverblijven is te zien in de stadsdelen met veel stedelijk georiënteerde huishoudens en hogere inkomens.



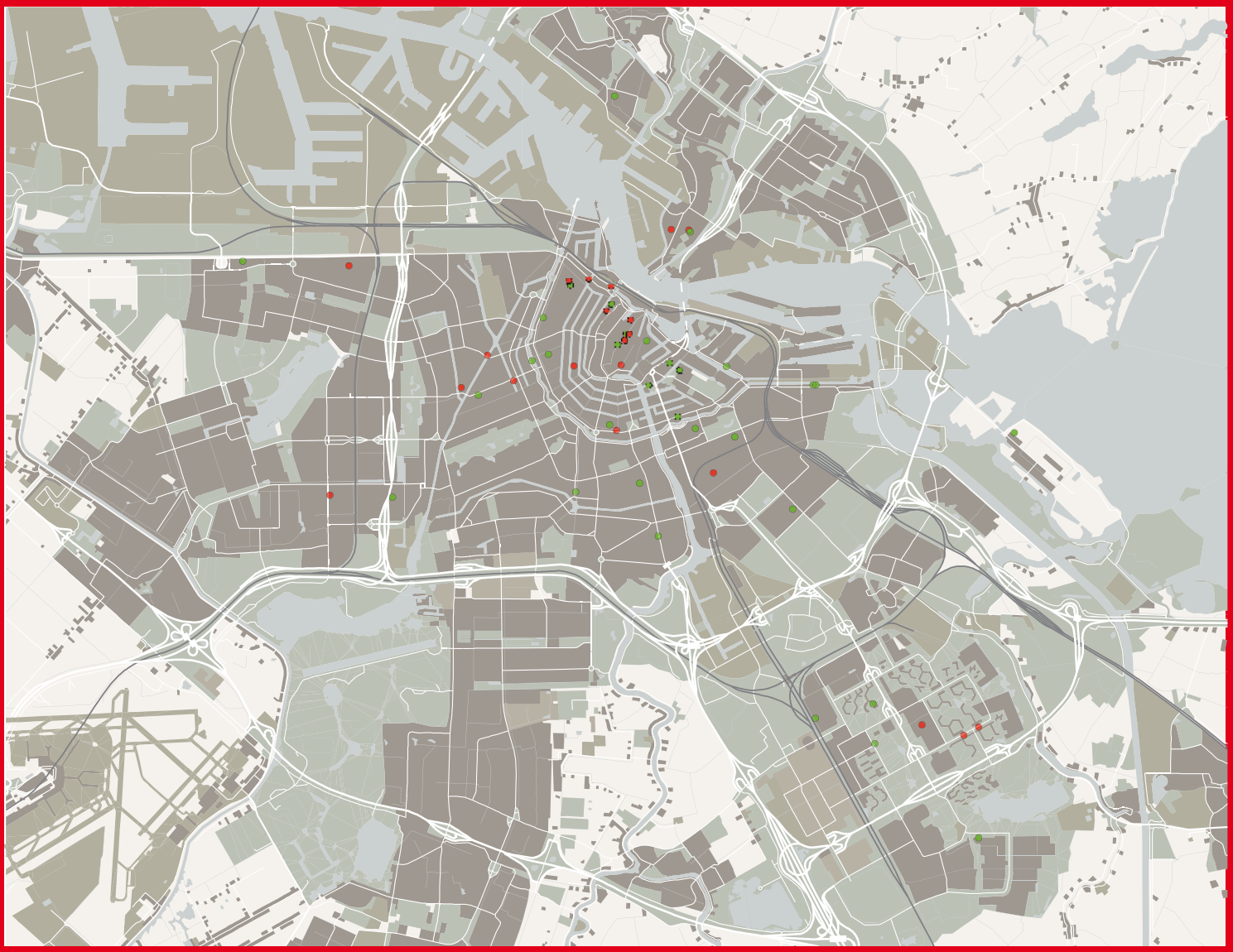
Buurthuis (Algemeen activiteiten- en ontmoetingscentrum)

Ontmoetingsruimte (Dienstencentrum extramurale zorg)

Kaart 6.3 Dienstbaar

Welzijn

In grote aaneengesloten delen van de stad ontbreken ontmoetingsruimten: bijvoorbeeld in het centrale deel van Noord, het westelijk deel van Geuzenveld/Slotermeer en bijna het gehele zuidelijk en zuidoostelijk deel van de stad. Daar waar weinig of geen ontmoetingsruimten voor ouderen zijn, zijn in het algemeen juist veel verpleeg- en verzorgingstehuizen te vinden (zie kaart zorgvoorzieningen). Deze zullen vaak een ontmoetingsfunctie voor ouderen in de omgeving vervullen. De twee kaarten gecombineerd zeggen dus iets over de mate van de zorgverlening buiten de muren van de zorginstellingen in verschillende delen van Amsterdam. Opvallend is het ontbreken van een buurthuis in Buitenveldert en de hoge aantallen in delen van de westelijke stadsdelen en ten zuid(westen) van het Sarphatipark.



- Inloopvoorziening en dagbestedings-centrum voor dak- en thuislozen
- Nachtverblijf voor dak- en thuislozen

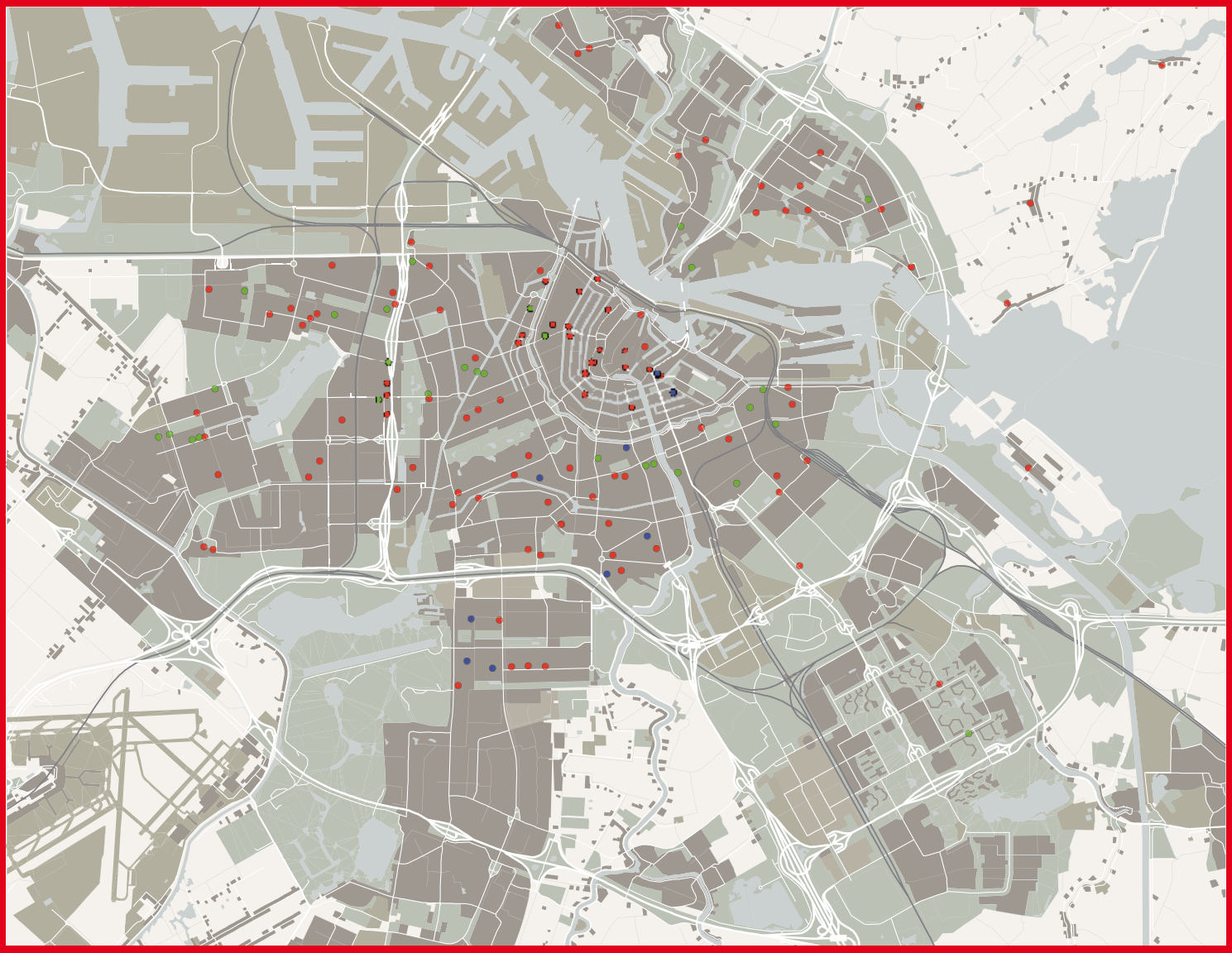
Kaart 6.4 Dienstbaar

Daklozen

Dak- en thuislozen opvang is nog steeds vooral een binnenstedelijke aangelegenheid

Het gebruik maken van het aanbod door dak- en thuislozen gebeurt op vrijwillige basis, daarom kan dak- en thuisloosheid kan niet volledig uitgebannen worden.

Amsterdam wil beter zorg, minder daklozen en minder overlast behalen door het nemen van maatregelen die voorkomen dat iemand dakloos wordt, het organiseren van een centrale toegang voor de instellingen voor maatschappelijke opvang, het tot stand brengen van een persoonsgerichte aanpak, veldregie en het realiseren van voldoende diensten en voorzieningen.

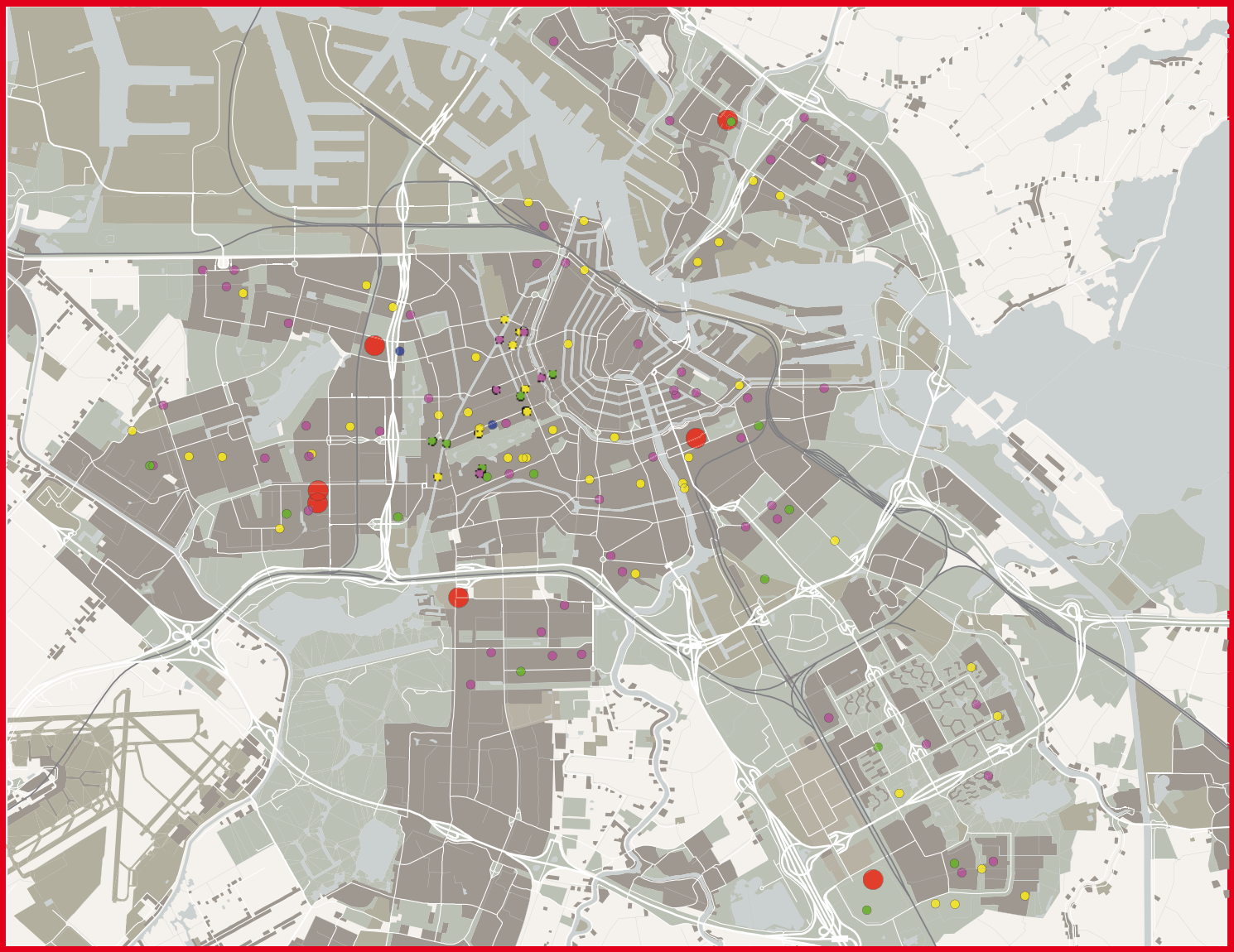


- Kerk
- Moskee
- Synagoge

Kaart 6.5 Dienstbaar

Religie

Amsterdam telt 100 kerken, 30 moskeeën en 10 synagogen. De synagogen liggen alle op de lijn binnenstad - Zuid - Rivierenbuurt - Buitenveldert. Moskeeën lijken vooral buurt- en wijkvoorzieningen te zijn; zij staan daar waar veel moslims wonen. Niet alle religieuze locaties in Amsterdam zijn geregistreerd.

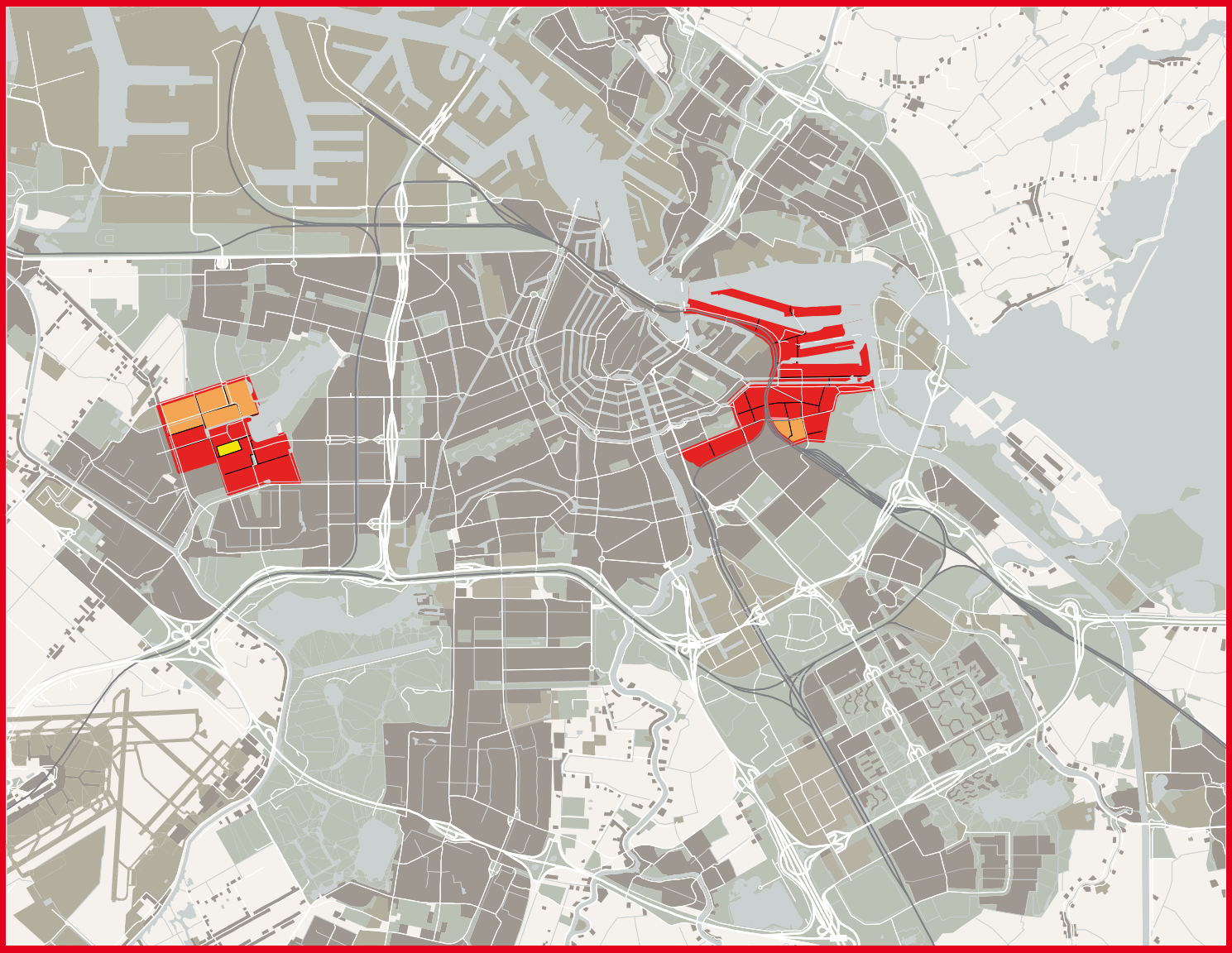


- Ziekenhuis
- Verpleeghuis - Verzorginghuis
- Revalidatiecentrum
- Psychiatrische kliniek - Crisisnachtopvang
- Overige woonzorgcomplexen

Kaart 6.6 Dienstbaar

Zorgvoorzieningen

Opvallend is de concentratie van voorzieningen rond het Vondelpark en de afwezigheid van psychiatrische klinieken in stadsdeel Noord. In tegenstelling tot de andere wijken zijn er in Buitenveldert en de Indische Buurt geen andere woonzorgvormen dan het verpleeg- en verzorginghuis.

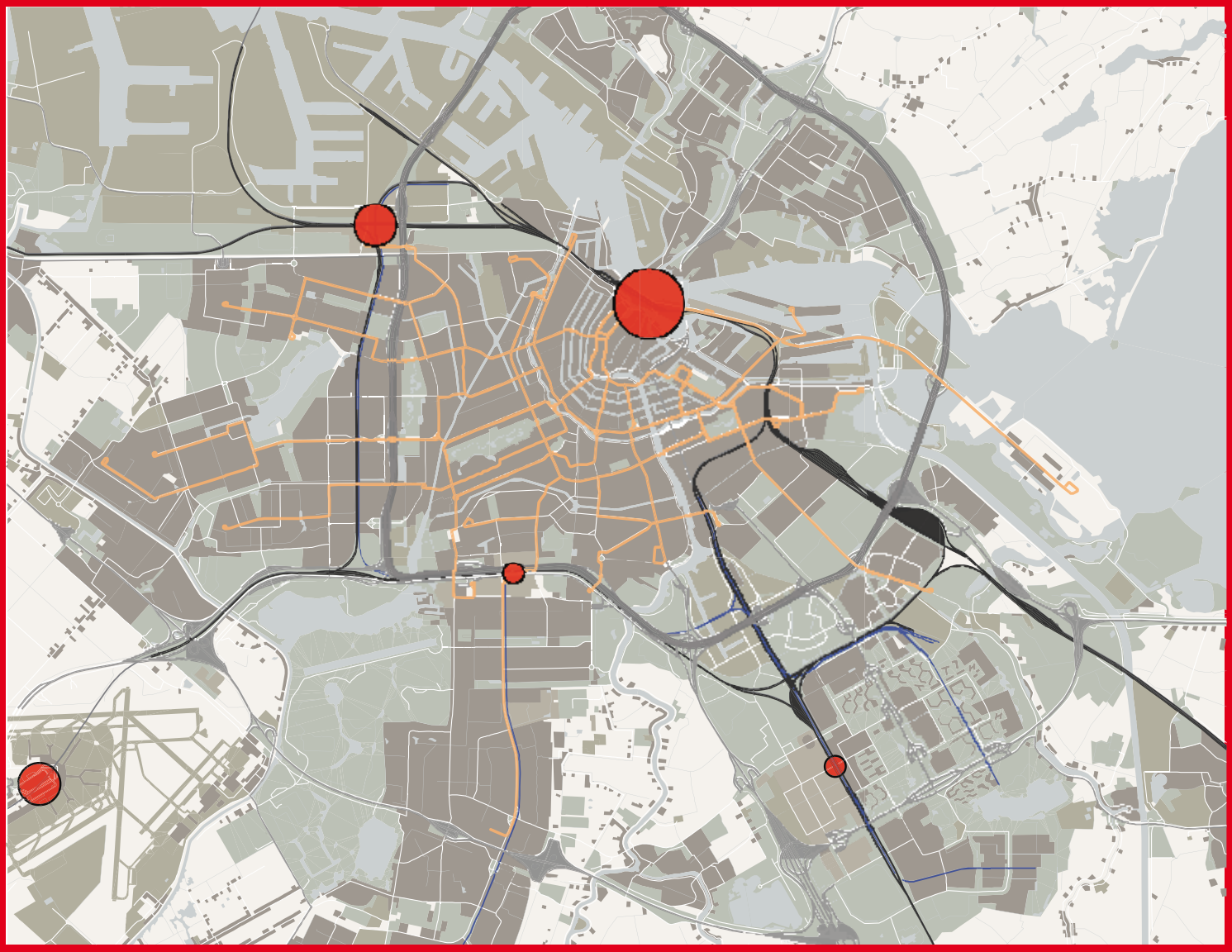


- Leverbaar (huisaansluitingen kunnen gemaakt worden)
- Nog niet leverbaar (in aanleg)
- Voorlopig geen aansluitingen

Kaart 7.1 Bereikbaar

Glasvezelnet

Amsterdam werkt aan de aanleg van een glasvezelnet. De aanleg is gestart in delen van Zeeburg, Amsterdam Oost en Amsterdam Osdorp. Ongeveer 40.000 huishoudens, bedrijven en instellingen kunnen daar straks kiezen of zij gebruik gaan maken van diensten als tv, telefoon en internet via het glasvezelnet. Glasvezel heeft een enorme capaciteit en hoge snelheid.
95% van het wereldwijde transport van televisie, telefoon en allerlei soorten dataverkeer geschiedt via glasvezel.



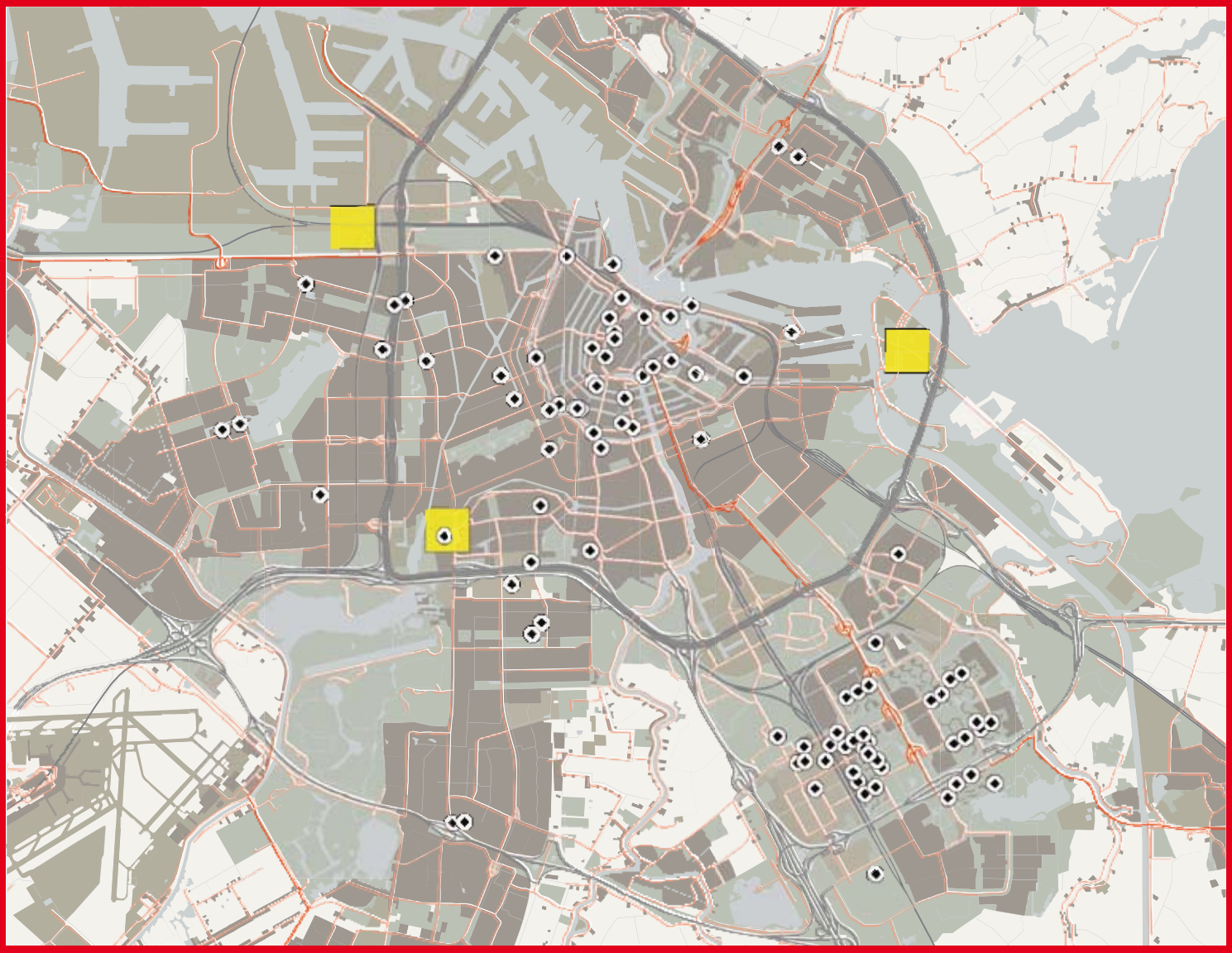
Trein
Metro
Tram
Hoofdweg

50.000 reizigers per dag
75.000 - 85.000 reizigers per dag
230.000 reizigers per dag

Kaart 7.2 Bereikbaar

Knooppunten

Amsterdam heeft 5 grote knooppunten voor openbaar vervoer. Het grootste knooppunt van trein, metro, bus en tram is Amsterdam Centraal. Hier komen 230.000 reizigers per dag. De andere knooppunten van openbaar vervoer zijn Schiphol en Sloterdijk met 75.000 tot 85.000 reizigers per dag en Zuid en Bijlmer waar 50.000 reizigers per dag gebruik van maken.

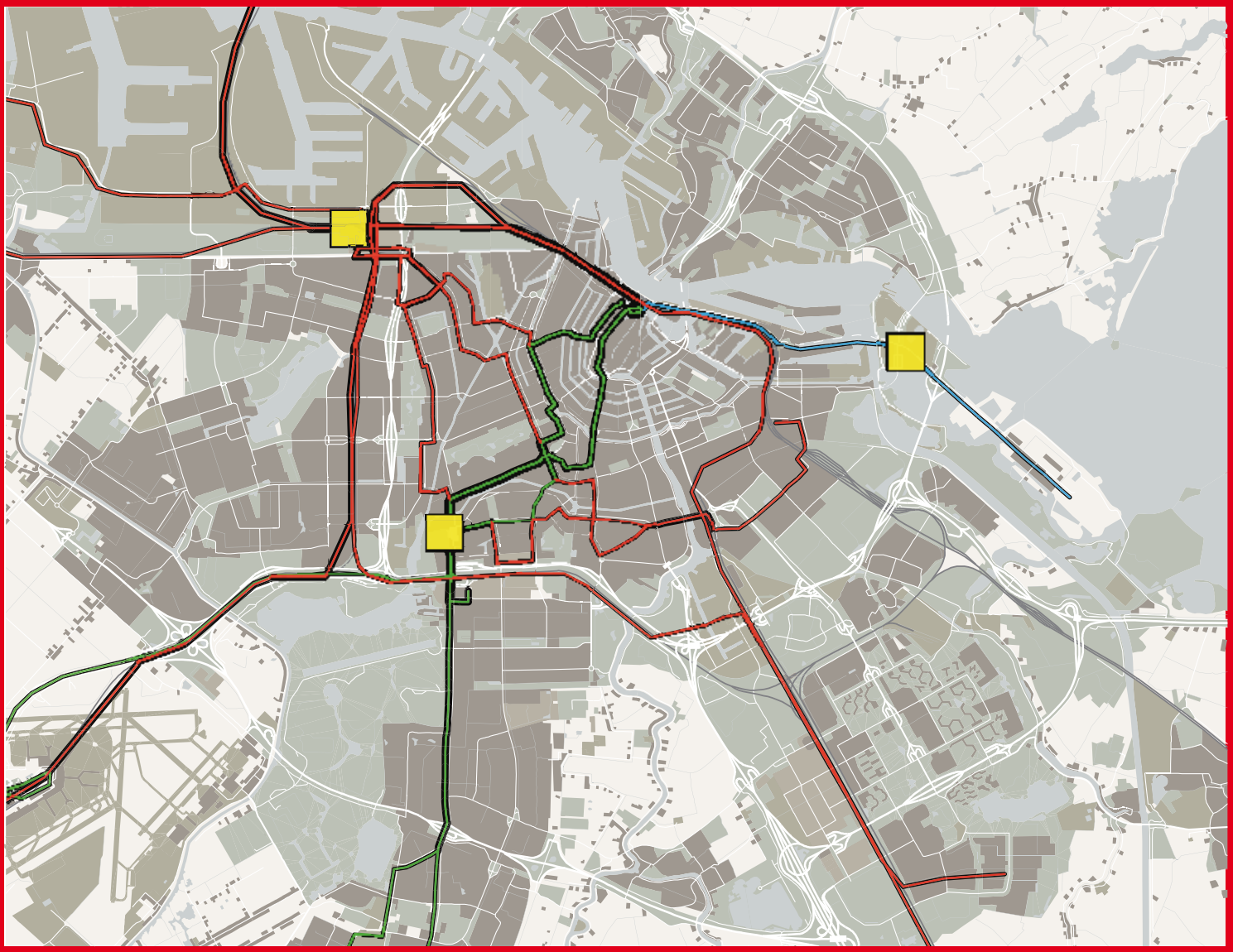


- Hoofdweg
- Snelweg
- Weg
- P+R
- Openbare parkeergarage

Kaart 7.3 Bereikbaar

Parkeergelegenheid

Bezoekers die met de auto naar Amsterdam komen, kunnen op drie plekken aan de A10 hun auto parkeren(zie ook kaart P&R en openbaar vervoer); aan de oost-, west- en zuidkant. De andere openbare parkeergarages in Amsterdam zijn gekoppeld aan de hoofdroutes.
In Zuidoost en in het centrum zijn hoge concentraties parkeergarages.



Frequentie OV (trein, metro, tram en bus)

- tot 9 per uur
- 10 tot 19 per uur
- 20 en meer per uur

OV verbinding bij P+R

- Sloterdijk
- Stadion
- Zeeburgereiland

P+R

Kaart 7.4 Bereikbaar

P&R en openbaar vervoer

Langs de ring A10 zijn 650 P&R-parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen en het daaraan gekoppelde OV systeem maakt mogelijk dat 80.000 bezoekers vanuit de P&R plekken makkelijk het centrum kunnen bereiken.

Colofon

De Vertrekpuntennotitie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. De notitie is vastgesteld door het college van B&W op 17 juni 2008 en ter bespreking aangeboden aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Waterbeheer en ICT op 27 augustus 2008.

De Vertrekpuntennotitie agendeert thema's voor de discussie over de toekomst van Amsterdam.
De thema's zijn geen beleid of beleidsvoornemens, maar voeden de dialoog die zal leiden tot het document Pijlers Structuurvisie. Dit document wordt gebruikt als randvoorwaarde voor het concept ontwerp structuurvisie.

Contact
Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Secretariaat projectgroep Structuurvisie: 020 – 552 7928
www.dro.amsterdam.nl/structuurvisie

Projectleider
Ton Bossink (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Projectgroep
Floris Blom (Dienst Wonen), Karen Buschman (Afdeling Communicatie DRO), Pito Dingemanse (Haven Amsterdam), CJ Dippel (Economische Zaken), Marijn Fraanje (Bestuursdienst), Suzanne Jeurissen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Fokko Kuik (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer), Marlies Lambregts (Dienst Milieu en Bouwtoezicht), Bas van Leeuwen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Barbara Ponteyn (Dienst Ruimtelijke Ordening), Esther Reith (Dienst Ruimtelijke Ordening), Keimpe Reitsma (Ontwikkelingsbedrijf), Walewijn de Vaal (Ingenieursbureau Amsterdam), Danielle van Wieringen (Afdeling Communicatie DRO), Ronald Wiggers (Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling), Koos van Zanen (Dienst Ruimtelijke Ordening).

Rol van de OntwikkelingsAlliantie
Met de OntwikkelingsAlliantie worden de krachten gebundeld van zes diensten van de gemeente Amsterdam die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De diensten Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau werken intensiever en efficiënter samen.
Bij de tot standkoming van de Structuurvisie wordt vanaf het begin integraal gewerkt, zodat opgaven vanuit diverse disciplines aan bod komen: sociaal, groen, ruimtelijk, economisch, verkeer, wonen, milieu et cetera. Het opstellen van de Structuurvisie wordt ook integraal aangestuurd - zowel ambtelijk als bestuurlijk - waarbij de OntwikkelingsAlliantie samenwerkt met Dienst Wonen, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, de Bestuursdienst en Haven Amsterdam.

Productiebegeleiding
Karen Buschman en Danielle van Wieringen (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Vormgeving
Toon van Lieshout, CO3

Kaartmateriaal
Gemeente Amsterdam

Fotografie
Beeldbank gemeente Amsterdam, Edwin van Eis, Reinier Gerritsen

Beeldredactie
Bart de Vries (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Druk
HuigHaverlag

Aan de inhoud (tekst en kaart beelden) van de Vertrekpuntennotitie is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de notitie kunnen geen rechten worden ontleend.