



DISCUSSIONITIE STRUCTUURPLAN AMSTERDAM

'KIEZEN VOOR STEDELIJKHEID'



10 SEPTEMBER 2000



voor informatie:
dRO-werkgroep structuurplan
020 – 552 7884
splan@dro.amsterdam.nl

Inhoudsopgave

INLEIDING	1	LAAG INFRASTRUCTUUR	27
OPZET NOTITIE EN PROCES	3	Inleiding	27
Doel en vragen discussienotitie	3	Kiezen voor stedelijkheid	27
Visie op hoofdlijnen en conceptontwerp-structuurplan	4	Amsterdam de markt op	27
INBRENG 5E NOTA	9	Continuïteit boven vernieuwing	27
ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN STRUCTUURPLAN	11	Vragen en keuzes binnen de denklijn <i>Kiezen voor stedelijkheid</i>	28
Algemeen	11	LAAG VESTIGINGSMILIEUS	31
Laag water en groen	13	Inleiding	31
Laag infrastructuur	15	Kiezen voor stedelijkheid	31
Laag vestigingsmilieus	16	Amsterdam de markt op	31
DE VRAAGSTUKKEN	19	Continuïteit boven vernieuwing	32
Inleiding	19	Vragen en keuzes binnen de denklijn <i>Kiezen voor stedelijkheid</i>	32
Kiezen voor stedelijkheid	19	DE DRO-DISCUSSIE	39
Amsterdam de markt op	20	Algemeen	39
Continuïteit boven vernieuwing	20	Laag water en groen	39
LAAG WATER EN GROEN	23	Laag infrastructuur	40
Inleiding	23	Laag vestigingsmilieus	40
Kiezen voor stedelijkheid	23		
Amsterdam de markt op	23		
Continuïteit boven vernieuwing	23		
Vragen en keuzes binnen de denklijn <i>Kiezen voor stedelijkheid</i>	24		

Inleiding

Met het vaststellen in B&W van de Voortgangsrapportage Structuurplan, op 15 februari 2000, is groen licht gegeven voor het opstellen van een nieuw structuurplan voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Dit structuurplan moet het vigerende structuurplan Amsterdam Open Stad uit 1996 gaan vervangen. De afgelopen maanden is door een werkgroep binnen de dienst Ruimtelijke Ordening (dRO) gewerkt aan de voorbereiding van zowel de inhoudelijke als de procedurele kant van het nieuwe structuurplan. Dit werk heeft geresulteerd in deze discussienotitie.

De notitie bevat een beschrijving van de ontwikkelingen en problematiek van stad en regio in de periode tot 2030 en de opgaven die daaruit voortvloeien voor het structuurplan van Amsterdam.

Het toekomstige structuurplan zal op vele vragen een antwoord moeten geven. Voor een deel zullen de antwoorden op basis van onderzoeken worden bepaald. Een aantal onderzoeken wordt nog opgestart. In deze notitie worden echter vraagstukken voorgelegd waarin keuzes moeten worden gemaakt. De vraagstukken zijn deels principieel van aard, deels ook heel concreet. In alle vraagstukken leiden keuzes tot aanwijsbare ruimtelijke voorstellen voor de toekomstige structuurplankaart.

Voorliggende notitie geeft de ambtelijke keuzes weer zoals die op dit moment leven bij de dRO. Deze notitie legt het accent op de stad. Voor een visie op de regio en de Randstad - en de positie van Amsterdam daarin - wordt voorlopig verwezen naar de Notitie Inbreng 5^e Nota. Deze notitie is in B&W behandeld. In het hoofdstuk Inbreng 5^e Nota wordt de regionale context op basis van deze notitie

Inbreng in het kort samengevat¹. In de loop van dit jaar zal ook aan de regionale problematiek een verdiepingsslag worden gegeven.

¹ Notitie Inbreng 5^e Nota, jan. 2000, op te vragen bij de werkgroep structuurplan.

Opzet notitie en proces

Doel en vragen discussienotitie

Het doel van deze discussienotitie is om de geselecteerde ruimtelijke keuzevraagstukken vroegtijdig aan de orde te stellen en te bediscussiëren met een breed scala aan betrokkenen: het gemeentebestuur, gemeentelijke diensten en bedrijven, stadsdelen, organisaties die stedelijke vernieuwingsplannen ontwikkelen, de provincie Noord-Holland, buurgemeenten en maatschappelijke partijen en organisaties in de stad. De uitkomst van deze discussie wordt verwerkt in een *visie op hoofdlijnen*, waarvan aan het eind van dit jaar het eerste concept wordt opgesteld.

De vragen die in deze discussienotitie aan de orde worden gesteld, hangen samen met ontwikkelingen en opgaven, die op hun beurt volgen uit:

- vigerende en in voorbereiding zijnde gemeentelijke beleidsstukken;
- een beknopte analyse van het materiaal van de Toekomstverkenningen Amsterdam (TVA);
- voorlopige resultaten van een aantal inventarisaties en korte onderzoeken die voor het nieuwe structuurplan zijn gemaakt; en
- de discussie die binnen dRO over een concept-versie van deze notitie is gevoerd.

De vraagstukken hebben betrekking op de zowel de korte termijn (2010) als de lange termijn (2030). Ze worden ingedeeld naar drie hoofdthema's:

- water en groen;
- infrastructuur; en
- vestigingsmilieus.

Deze thema's vinden hun oorsprong in de zogenaamde lagenbenadering. Daarin vindt analyse plaats op lagen, die een verschillende reikwijdte in de tijd hebben. We onderscheiden 4

lagen. Laag 1 is het natuurlijk systeem, laag 2 zijn de netwerken van infrastructuur, laag 3 zijn de vestigingsmilieus en laag 4 behelst de leefcultuur.

Uitgangspunt is dat laag 4 geen directe weerslag heeft op structuurplanniveau. De analyse van deze laag wordt opgenomen in laag 3. De keuze voor de lagenbenadering komt voort uit het idee dat op deze wijze meer recht gedaan wordt aan samenhangen en verbanden dan in de sectorale benadering, die direct aan belangen is gekoppeld.

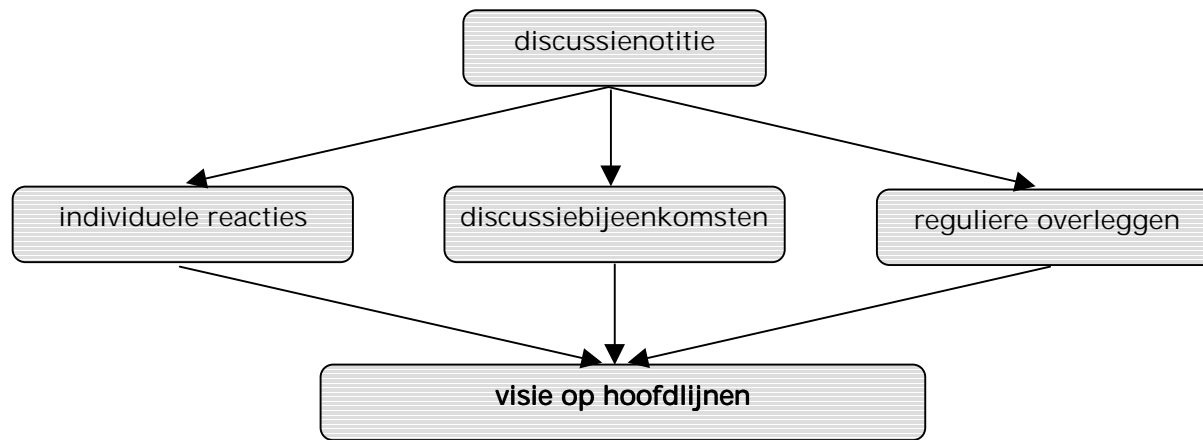
Discussietraject

Er zijn drie wegen waarlangs de overlegpartners hun mening over de keuzes in de discussienotitie kunnen duidelijk maken.

Ten eerste individueel; de discussienotitie wordt naar alle partners gestuurd voor commentaar. Voor een deel worden de partners actief opgezocht.

Ten tweede via een serie thematische discussiebijeenkomsten over het structuurplan in de maand oktober. Voor de openingsbijeenkomst wordt een breed publiek uitgenodigd, voor een drietal vervolgbijeenkomsten worden de deelnemers geselecteerd, maar wordt wel een zo representatief mogelijke deelname nagestreefd.

Ten derde wordt de discussienotitie aan de orde gesteld in reguliere overlegcircuits, zoals het sectorhoofdenoverleg, de stuurgroep Ruimtelijke Investerings en de adviesgroep voor het streekplan Noord-Holland Zuid.



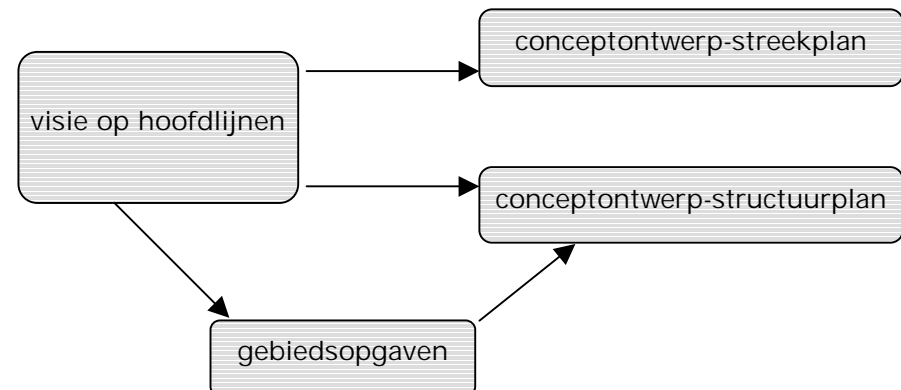
De vragen die met deze notitie aan de overlegpartners worden voorgelegd zijn:

- Behandelt de notitie de opgaven en vraagstukken waarover de discussie gevoerd moet gaan worden, met betrekking tot de ontwikkeling van de stad, of worden er opgaven of vragen gemist c.q. zijn er overbodig?
- Worden de hierna beschreven drie lijnen van denken herkend, of zijn er andere denklijnen die meer recht doen aan hoe er over dergelijke opgaven en vraagstukken wordt gedacht of kan worden gedacht?
- Kunnen de voorgestelde keuzes per vraag, zoals die voortkomen uit de denklijn 'kiezen voor stedelijkheid', op hoofdlijnen worden gedeeld, los van nadere onderbouwing, verantwoording en nuancering, of dienen hele andere keuzes te worden gemaakt?
- Kunnen de ideeën over de vorm van het toekomstige structuurplan op bijval rekenen, en meer specifiek de wens om een beknopt en globaal plan op te stellen in plaats van een uitvoerig en gedetailleerd plan?

Visie op hoofdlijnen en conceptontwerp-structuurplan

De visie op hoofdlijnen wordt voorjaar 2001 bestuurlijk vastgesteld en vormt de Amsterdamse input voor het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid. Na de visie op hoofdlijnen zal worden gewerkt aan het formuleren van gebiedsgerichte opgaven. De visie vormt dan het kader waarbinnen die formulering plaatsvindt.

De visie op hoofdlijnen en de gebiedsopgaven samen vormen de input voor het concept ontwerp-structuurplan, dat in de zomer van 2001 gereed moet zijn.



Gebiedsopgaven

Voor de stad zullen verschillende deelgebieden worden gedefinieerd. Deze gebieden zullen meerdere stadsdelen omvatten. Voor de stedelijke vernieuwingsgebieden is de begrenzing al bepaald (Noord, Westelijke Tuinsteden en Bijlmermeer). De begrenzing van de overige gebieden wordt in overleg met de stadsdelen vastgesteld.

Op basis van deze indeling zullen gebiedsopgaven worden geformuleerd. Deze geven het kader (randvoorwaarden en uitgangspunten) aan voor de verdere ontwikkeling van gebiedsdelen en maken als zodanig deel uit van het toetsingskader. Voor de stedelijke vernieuwingsgebieden is planvorming reeds in volle gang. Het gaat bij het formuleren van deze gebiedsopgaven vooral om de stedelijke en regionale inbedding.

In andere gebieden zal het accent vooral liggen op het bereiken van samenhang tussen de verschillende plannen. Mogelijk dat de hiervoor geformuleerde opgaven later zullen leiden tot het opstellen van gezamenlijke gebiedsgerichte uitwerkingen.

Streek- en structuurplan

De discussienotitie is het eerste product in een reeks die uiteindelijk moet leiden tot een vastgesteld structuurplan in oktober 2002. Dit traject is afgestemd op dat van het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid, dat gelijktijdig door de provincie Noord-Holland wordt voorbereid (zie schema).

Procedures structuur- en streekplan		
TIJDPAD PROVINCIE	STREEKPLAN	STRUCTUURPLAN
juni 2001	<i>conceptontwerp</i> (gedeputeerde)	<i>conceptontwerp</i> (wethouder)
februari 2002	<i>ontwerp-plan</i> (GS)	<i>ontwerp-plan</i> (B&W)
oktober 2002	<i>vaststelling streekplan</i> (Provinciale Staten)	<i>vaststelling structuurplan</i> (Gemeenteraad)

Het Amsterdamse structuurplan en het provinciale streekplan zijn sinds 1990 zeer nauw met elkaar verbonden. Het structuurplan heeft namelijk twee functies: ten eerste geeft het een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad, ten tweede dient het plan ook om te toetsen of door de stadsdelen gemaakte bestemmingsplannen in overeenstemming zijn met het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Deze functie is normaal gesproken voorbehouden aan het provinciebestuur en gekoppeld aan het streekplan. In de *gemeenschappelijke regeling ter versterking van de bestuurlijke positie van de gemeente Amsterdam* van 1990 hebben de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland onder andere afgesproken om het gemeentelijk structuurplan de status van streekplan te verlenen.

Het gemeentelijk structuurplan is noodzakelijkerwijs gedetailleerder dan het provinciale streekplan. Om deze kloof te overbruggen stelt de gemeente Amsterdam, in overleg met de provincie, een visie op hoofdlijnen voor het structuurplan vast, die uitspraken over Amsterdam op streekplanniveau bevat. Daarnaast stelt Amsterdam

in overleg met de stadsdelen meer gedetailleerde gebiedsopgaven vast. De gebiedsopgaven krijgen eveneens een streekplanstatus, opdat ze door de gemeente Amsterdam als toetsingskader kunnen worden gebruikt. GS en PS zullen zich in hun beoordeling vooral richten op de hoofdlijnen. De gebiedsopgaven vallen onder de beleidsvrijheid van de gemeente Amsterdam.

Plan en plankaart

De Amsterdamse structuurplannen geven een tijdsbeeld van de periode waarin ze zijn opgesteld. Dat heeft niet alleen betrekking op de inhoudelijke keuzes, maar ook op de gebruikte kaarten en vooral ook de notaties op deze kaarten.

Deze keer zal het niet anders zijn. Desalniettemin zijn zowel de keuzes als de mogelijke kaarttypen met hun notaties behoorlijk afwijkend van de voorgaande structuurplannen. De Toekomstverkenningen Amsterdam hebben mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht die niet meer passen binnen de kaders van het traditionele structuurplan, laat staan dat die ontwikkelingen daarmee nog kunnen worden aangestuurd. En dat laatste is wél de wens. Om die reden wordt in het nieuwe plan de lange termijn en de regionale optiek geïntroduceerd, alsmede het denken volgens de lagenbenadering in plaats van sectoren en tenslotte het denken in gebiedsclusters met een overeenkomstige ruimtelijke opgave in plaats van de bestuurlijke gebiedsindeling (stadsdelen).

Voorafgaand aan het opstellen van deze discussienotitie zijn interviews gehouden met verschillende personen die met het structuurplan Open Stad 1996 werken (onderzoek Stedelijke Milieutyperingen). Er bleek grote overeenkomst te bestaan tussen de uitkomsten van de interviews en de ideeën die leefden bij de opstellers van deze notitie. Het nieuwe structuurplan moet meer nieuws en inspirerends bevatten en het zou zich meer moeten richten op de hoofdlijnen en op een richtinggevende strategie voor

de toekomst. De ervaringen met het toetsen van plannen aan de structuurplankaart geven bovendien aan dat teveel detaillering averechts werkt om adequaat en flexibel richting te geven aan de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit. De discussies met de stadsdelen worden niet zelden beheerst door fijnslijperij op de vierkante centimeter, zeker voor een deel uit gebrek aan een centraal-stedelijke toekomstvisie over grotere zaken.

Een meer globaal en op hoofdlijnen gebaseerd toetsingskader wordt ook ingegeven door veranderingen in de rol van de overheid. Kon het gemeentebestuur met het AUP nog een blauwdruk geven voor de stad in het jaar 2000 die ook nog grotendeels ten uitvoer is gebracht, tegenwoordig bepalen uiteenlopende partijen hoe en waar de ruimtelijke ontwikkeling gestalte krijgt: de Nederlandse Spoorwegen, Natuurmonumenten, Rijkswaterstaat, de ANWB, particuliere ondernemers en ontwikkelaars, uiteenlopende maatschappelijke groeperingen en lokale belangenorganisaties, etc. Een ander punt, maar misschien wel van alle tijden, is dat nieuwe ontwikkelingen vaak uitermate snel lijken te gaan. Dat betreft de techniek (ICT, de zweeftrein, ondergronds bouwen, etc.) maar ook de leefcultuur (vrijtijdsbesteding, culturele diversiteit, etc.) De ruimtelijke gevolgen zijn maar moeilijk in te schatten. Een flexibel plan waarin de hoofdlijnen en de boodschap duidelijk zijn en in de tijd zijn geplaatst, heeft daarom meer zin dan een gedetailleerde blauwdruk die bij vaststelling al grotendeels is achterhaald.

De reflectie op de afgelopen structuurplannen heeft geleid tot de volgende uitgangspunten voor het nieuwe structuurplan:

- *meer op hoofdlijnen*

Een beperking tot de hoofdlijnen wil niet zeggen dat het structuurplan in alle opzichten globaal blijft. Er kunnen onderwerpen van grootstedelijk belang zijn, die leiden tot een gedetailleerde

uitspraak door de centrale stad. Het verschil in detaillering is echter moeilijk in één kaart te vangen.

Dit kan worden ondervangen door naast een globale plankaart (de kaart op hoofdlijnen) voor de stad meer gedetailleerde opgaven per gebied te formuleren.

- *meer op de lange termijn gericht*

Het plan bevat een dubbele planningshorizon, 2010 en 2030. Voor 2010 wordt een plan gemaakt dat zal dienen als toetsingskader voor bestemmingsplannen van stadsdelen, en in die zin ook onderdeel is van het streekplan Noord-Holland Zuid. De plankaart spreekt zich dus alleen uit over het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Daarnaast komt er een kaart met 2030 als horizon. Deze kaart vormt een strategische kaart die de ontwikkelingsrichting van de stad aangeeft en voor de gemeente als leidraad dient bij haar beleid. Deze kaart bevat geen concrete beleidsbeslissingen, alleen intenties. Deze kaart doet ook uitspraken over het gebied buiten de gemeentegrens.

- *meer strategisch*

Veelgehoorde kritiek op het structuurplan is dat het te administrerend is, teveel een vergaarbak van bestaand beleid en plannen. Met een kaart voor 2030 wordt een langetermijnperspectief geboden. Ook in de periode tot 2010 heeft dit perspectief al consequenties, met name in de zin van reserveringen die moeten worden getroffen. Deze reserveringen zullen op de kaart van het toetsingskader (2010) worden aangegeven.

- *meer in de regionale context bezien*

Het plan besteedt uitgebreid aandacht aan de regionale context. In aanvulling op de notitie Inbreng 5e Nota wordt de regionale visie verder verdiept. Vervolgens gaat het erom, de juiste verbanden te leggen met de keuzes die voor de stad worden gemaakt.

- *meer integraal*

Door de lagen centraal te stellen en niet de sectoren, wordt geprobeerd om vanuit een meer integrale invalshoek te denken. In het uiteindelijke plan zou er vervolgens een vertaalslag kunnen plaatsvinden naar de sectoren, om duidelijkheid te bieden aan de verantwoordelijke diensten. Op de plankaart uit zich de meer integrale invalshoek door een aanpassing van de milieutyperingen, die veel meer gericht zijn op menging van functies.

In het nieuwe structuurplan zal dus worden gewerkt met twee kaarten in plaats van één traditionele plankaart. Om aan te geven hoe deze kaarten er uit zouden kunnen zien, zijn aan het einde van deze notitie voorbeelden voor 2010 en 2030 toegevoegd. Deze kaarten bevatten de vertaling van de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid* zoals geconcretiseerd in het hoofdstuk Vraagstukken en verder. Deze kaarten zijn ongetwijfeld nog onvolledig en niet geheel consistent.

Inbreng 5e Nota

In de Notitie Inbreng 5^e Nota, zoals die in B&W en de commissie VSRG aan de orde is gesteld, worden standpunten ingenomen over de ontwikkeling van Randstad (Deltametropool) en regio, en de positie van Amsterdam daarin op de lange termijn (2030). Hiermee is de context aangegeven waarin de keuzes over de ontwikkeling van de stad uit de discussienotitie moeten worden geplaatst. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste onderwerpen uit de Notitie Inbreng 5^e Nota. Dit najaar zal aan de regionale visie een verdiepingsslag worden gegeven.

water en landschap

Ingrijpende en duurzame aanpassingen aan de waterstaat zijn noodzakelijk. Meer ruimte voor water moet worden gevonden in stad en stadsrand en in de regio, met een accent op het groene hart. Daarbij is de opgave een maximale meerwaarde te bereiken voor recreatie, natuur en tegendruk aan ongewenste corridorontwikkeling.

netwerkstad en bereikbaarheid

Infrastructuur moet sterk sturend zijn voor lokalisering van wonen, werken en voorzieningen. Gezien de opgelopen achterstand moet eerst prioriteit worden gegeven aan verbetering van het regionaal openbaar vervoer. Voor aantakking op het hogesnelheidsnet is viersporigheid op de Randstadring noodzakelijk. Voorts moet een aantal actuele knelpunten in het wegennet worden opgelost.

knooppunten en corridors

Verstedelijking langs de achterlandverbindingen van de Randstad zijn ongewenst uit oogpunt van vitaliteit van de Randstad en dreiging van kapitaalvernietiging. Binnen de Randstad zijn nieuwe stedelijke concentraties gewenst waar multimodale knooppunten

zijn gelegen, bij voorkeur in aansluiting op bestaand stedelijk gebied.

ontwikkeling van het stedelijk gebied

Na 2010 zal de vraag naar wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied moeten worden ondergebracht. Amsterdam speelt daarin een belangrijke rol. De stad wordt daardoor versterkt en de groene ruimte in de regio wordt gespaard. Aanvullend zal in de regio ruimte nodig zijn om in de vraag naar wonen, werken en voorzieningen te voldoen. Het accent wordt daarbij gelegd op Almere. De verbindingen per rail en over de weg (IJmeerlijn en de verbinding A6-A9) zullen daarvoor op peil moeten worden gebracht.

luchthaven

De groei van de luchthaven zal op de huidige locatie mogelijk moeten worden gemaakt. Prioriteit wordt gegeven aan de logistieke functie van de luchthaven. Een forse verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven is noodzakelijk. Om voldoende speelruimte te behouden voor de noodzakelijke aanpassingen van het banenstelsel is de instelling van een strategische zone gewenst. Hierbinnen wordt voorgenomen stedelijke ontwikkeling getoetst op de consequenties voor de groei van Schiphol.

zeehavens

De zeehavens zijn mede bepalend voor de kwaliteit van de Amsterdamse economie. Voor een verdergaande groei maar ook voor compensatie van areaalverlies, als gevolg van een gedeeltelijke herbestemming binnen de ring voor meer gemengde milieus, is op termijn ruimte nodig. Daarvoor wordt gezocht naar intensiveringsmogelijkheden van het bestaande areaal en aanvullend naar alternatieve locaties in het Noordzeekanaalgebied.

Ontwikkelingen en opgaven structuurplan

Algemeen

Ontwikkelingen en problematiek

In de jaren zestig kreeg de Amsterdamse regio te maken met suburbanisatie op grote schaal. Welgestelden trokken naar kleine kernen in de omgeving; een proces dat mogelijk werd gemaakt door toegenomen welvaart en automobiliteit. Het rijksbeleid van gebundelde deconcentratie vormde een antwoord op dit verschijnsel en in de regio kwamen groeikernen tot ontwikkeling. Het buiten wonen werd daarmee ook voor middengroepen een haalbare optie. Het werken volgde het wonen echter niet met gelijke tred. In de regio deed de pendel zijn intrede met dagelijkse files tot gevolg. De spreiding van verstedelijking leidde tevens tot een versnippering van het regionale landschap.

Voor de stad betekende de groei van suburbane kernen en groeikernen een leegloop en afname van draagvlak voor investeringen en voorzieningen, welke zijn hoogtepunt bereikte begin jaren tachtig. De stad verarmde in hoog tempo ten opzichte van haar omgeving.

Het compacte-stadbeleid vormde een directe reactie op deze ontwikkelingen en werd ook in het rijksbeleid ondersteund. Met eerst stadsvernieuwing en later inbreidingen en aanbreidingen werd aan de stad als woonmilieu weer een impuls gegeven. Het toegenomen vertrouwen in de stad leidde tot nieuwe investeringen. In de periferie van de stad werden subcentra gerealiseerd waar de kantoorontwikkeling tot bloei kwam. De balans met de regio werd door deze ontwikkelingen enigszins hersteld. Het structuurplan uit deze periode (De stad centraal, 1985) vormde het kader waarin de beleidsomslag op stedelijk niveau werd bestendigd. De congestie in de regio en de versnippering van het regionale landschap

verminderden overigens nauwelijks door genoemde ontwikkelingen, want ook in de regio ging de groei van woon- en werkgebieden door.

Met het Structuurplan 1991 en het structuurplan Open Stad uit 1996 werd de ruimtelijke opgave gaandeweg verbreed: van verdichting, inbreiding en aanbreiding naar intensivering en kwaliteitsverbetering in de stad. Duurzaamheid en leefbaarheid werden belangrijke items. Maar er speelde ook wat anders! Amsterdam kreeg 16 stadsdelen en zou tegelijkertijd opgaan in een groter regionaal verband, de stadsprovincie. De opgave voor het structuurplan was, ditmaal in het bijzonder, het bewaken van de samenhang op stedelijke schaal, maar bovendien een zorgvuldige afstemming op de regionale planvorming. De stadsprovincie ging echter niet door en een samenhangende regionale planvorming is tot op heden niet van de grond gekomen.

Het noordelijk deel van de Randstad maakt een bloeiperiode door in economische zin en in wisselwerking met de ontwikkeling van cultuur, kennis en nieuwe media. Amsterdam heeft een groot aandeel in die bloei. Maar het draait niet meer alleen om Amsterdam; de stad is één van de pijlers van het stedelijke netwerk en heeft daarin een specifieke positie.

De stad trekt topfuncties aan van internationaal niveau, die niet alleen op zoek zijn naar een goed bereikbare locatie maar ook naar een gevarieerd openbaar stedelijk leven en een broedplaatsmilieu voor innovatieve ontwikkelingen op allerlei gebied. De internationale concurrentie tussen steden wordt steeds scherper. Het is dus zaak om alert te blijven en aan deze ontwikkelingen letterlijk ruimte te bieden. De stedelijke overheid heeft in daarin een regisserende, faciliterende en waar mogelijk initiërende rol middels haar structuurplan.

Amsterdam, ingeklemd door enerzijds waardevolle landschappen en anderzijds hindercontouren van Schiphol en Westpoort, zit echter ruimtelijk aan haar grenzen. De tijd van stadsuitbreidingen lijkt na IJburg voorbij. In de stad kan in theorie nog veel capaciteit worden gevonden voor de realisering van aantrekkelijke vestigingsmilieus, zo leert een 'quick-scan'. Dat betekent overigens wel dat ook op rijksniveau, in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, prioriteit moet worden gegeven aan vernieuwing en intensivering van het stedelijk gebied. Het benutten van die capaciteit vergt ingrijpende, technisch gecompliceerde en kostbare operaties. De termijn waarop kansen op grote schaal kunnen worden verzilverd ligt ver weg in de tijd. Hoe overbrugt de stad deze periode?

In het komende decennium spelen in de stedelijke problematiek niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijke rol, maar ook sociale. Een belangrijk deel van de bevolking dreigt maatschappelijk achter te blijven bij de welvaarts-groei en ontplooiingskansen die andere bewoners van stad en regio wel hebben. Het gaat om problemen op het gebied van huisvesting, zorg, onderwijs, sociale cohesie en veiligheid (leefbaarheid). Met ruimtelijke middelen alleen zijn deze problemen niet op te lossen, maar wel kan vanuit de ruimtelijke ordening een belangrijke bijdrage worden geleverd. Dat betreft met name de naoorlogs woongebieden waar reeds een grootschalige stedelijke vernieuwingsoperatie in gang is gezet.

In de regio zullen de ontwikkelingen in omvang niet onderdoen voor die in Amsterdam, integendeel zelfs! Schiphol krijgt de ruimte om zich tot Europese HUB te ontwikkelen, Het Noordzeekanaalgebied wint aan (inter)nationale economische betekenis, in de Haarlemmermeer en de zone rond de N201 zullen woon- en werkgebieden een explosieve ontwikkeling doormaken en Almere zal uitgroeien tot de vierde stad van Nederland. Deze ontwikkelingen doen zich voor in een toenemende onderlinge afhankelijkheid die voor alle regiopartners zeer gunstig kan

uitpakken. Dat vergt dan echter wel een veel grotere mate van afstemming en fasering van ontwikkelingen door de stedelijke overheden dan nu het geval is. Zonder dat dreigen Amsterdam en de regio aan hun eigen succes ten onder te gaan. Een ongerichte spreiding van stedelijk programma kan resulteren in een nivellering van centra en knooppunten in stad en regio, maar ook in een doorgaande versnippering en kwaliteitsvermindering van het regionale landschap; de bereikbaarheid van de regio en vooral binnen de regio blijft nu al achter bij de sterk groeiende mobiliteit.

opgaven

De opgave voor Amsterdam in abstracte zin is gelegen in samenwerking, afstemming en positionering op verschillende schalen en gefaseerd in de tijd. Waar gaat het om?

Met de Randstadpartners wordt gekozen voor het concept van de Deltametropool, waarbij de krachten worden gebundeld om de internationale concurrentie aan te kunnen. De reistijden tussen de verschillende 'stadshavens' (in Amsterdam is dat de Zuidas) zullen moeten worden teruggebracht. De waterstaat van de West-Nederlandse delta moet ingrijpend worden herzien en tegelijkertijd worden omgevormd tot een imago-versterkend waterrijk. Het structuurplan zal de Amsterdamse bijdrage hieraan moeten formuleren en faciliteren.

De Deltametropool heeft alleen kans van slagen wanneer binnen de afzonderlijke stadsregio's de zaken op orde worden gebracht. Het nieuwe Amsterdamse structuurplan zal daarom sterk regionaal georiënteerd zijn. Vernieuwing en intensivering van de stad vragen om investeringen in die regio, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur. De ervaring leert dat het creëren van dergelijke voorwaarden veel tijd kost. Het gaat niet alleen om daadwerkelijke realisering, maar ook om draagvlak en eensgezindheid, tijdige

agendering en inbedding in planvorming en investeringsprogramma's. In het nieuwe structuurplan moeten de wensen voor die regionale ontwikkeling worden geformuleerd in samenhang met de specifieke ambities voor de stad.

Binnen de Deltametropool en binnen het stedelijke netwerk van de regio wordt van Amsterdam (maar ook de andere kernen) gevraagd haar specifieke positie scherper te profileren. Dat betekent dat meer selectiviteit noodzakelijk is. Niet alles kan overal en zeker niet op hetzelfde moment. Met de regio zal moeten worden gezocht naar complementariteit van centra, knooppunten, woon- en werkgebieden. Die complementariteit vergt binnen de regio een grote mate van afstemming in programmering en bovendien perfecte infrastructurele verbindingen.

Het profileren van die positie is voor Amsterdam in voorliggende notitie vertaald naar 'Kiezen voor Stedelijkheid'. Aan het nieuwe structuurplan is de opgave om een antwoord te geven op de vraag wat we daar precies onder willen verstaan en hoe we dat denken te bereiken. In de volgende paragrafen wordt daarop nader ingegaan. Maar eerst worden ontwikkelingen en opgaven per laag in beeld gebracht.

Laag water en groen

Ontwikkelingen en problematiek

Door klimatologische en geografische veranderingen wordt het waterbeheer in laag Nederland steeds problematischer. Er is in toenemende mate sprake van verzilting, bodemdaling, zeespiegelrijzing, verhoogde piekafvoeren van rivieren en tegelijkertijd verdroging en gebrek aan schoon water voor allerlei doeleinden. De huidige waterstaat dateert uit voorgaande eeuwen en

is in de loop der tijd her en der aangepast. Het lijkt er sterk op dat het huidige systeem onvoldoende is toegerust op de toekomst. In de regio Amsterdam, met zijn laaggelegen polders, natte veengebieden en plassen, vormt verstedelijking een extra belastende omstandigheid. Er zijn verschillende typen oplossingen denkbaar en de problematiek zal zondermeer ook op nationale en landsdelige schaal moeten worden aangepakt.

In Amsterdam is er sprake van een forse toename van bebouwd en verhard oppervlak, met name in de naoorlogse woongebieden die een herstructurering ondergaan, maar bijvoorbeeld ook in de zones rond de A10. Het watersysteem, binnen het stedelijk gebied of in de aangrenzende stadsrand, zal daarop moeten worden aangepast. De druk binnen het stedelijk gebied om de ruimte voor andere doeleinden dan water aan te wenden is echter zeer groot. Het water in de stad dreigt plaatselijk onzichtbaar en ontoegankelijk te worden. Voorts neemt het areaal aan water af door dempingen en worden de potenties van water onvoldoende benut. Water is niet alleen een bepalend facet voor de karakteristiek en het imago van de stad, maar voor de toekomst mag ook een groeiende betekenis van het water worden verwacht voor transport, recreatie en natuur. Ook oevers spelen daarbij een belangrijke rol.

De verstedelijking in West-Nederland leidt tot een afname van de groene ruimte, die voor de steden een belangrijke recreatieve en natuurlijke waarde vertegenwoordigt. De teloorgang van het landelijk gebied wordt versterkt door de afnemende betekenis van de landbouw als drager van het landschap. Voor Amsterdam zijn vooral Waterland, het IJmeer-Markermeer en het Amstel- en Vechtgebied van grote landschappelijke betekenis.

Amsterdam vertoont kenmerken van een lobbenstad waarbij groene scheggen een contrast vormen met de bebouwde lobben. De ligging van de scheggen zorgt ervoor dat overal vanuit de stad een groter

groengebied nabij is. De scheggen leggen tevens verbindingen tussen het stedelijk groen en de grotere eenheden regionaal groen. Het voortbestaan van deze scheggen is niet vanzelfsprekend. De scheggen fungeren deels als stadsrandgebied, waar ruimte wordt gezocht voor allerlei functies waar in de stad de ruimte voor ontbreekt. Daardoor treedt verrommeling en nivellering op. De kwaliteit verschilt dus per scheg en daarmee ook de te volgen strategie. Op wat grotere afstand zorgen stedelijke ontwikkelingen ervoor dat de scheggen als het ware worden ingesloten. Bijvoorbeeld de Amstelscheg door ontwikkelingen rond de N201.

Binnen de stad zet de tendens van intensivering het stedelijk groen onder toenemende druk. Met name in het naoorlogse woongebied, in de zones langs de ringweg A10 en langs het IJ, is sprake van een sterk veranderende stedelijke context die mogelijk vraagt om een andere invulling en begrenzing van groenstructuren. Intensivering van stedelijk grondgebruik leiden tegelijkertijd tot een evenredig toenemende behoefte aan groen als voorziening voor vrijetijdsbesteding, natuurbeleving, als openbare ontmoetingsruimte en als contrast met het bebouwde gebied. Deze behoefte wordt aangescherpt door de ontwikkelingen in de bevolkingssamenstelling en de toekomstverwachtingen over vrijetijdsbesteding.

Met de vaststelling van de hoofdgroenstructuur in het structuurplan Open Stad 1996 werd beoogd het meest essentiële groen, voorzover dat een samenhangende structuur vormde, veilig te stellen. In de praktijk is echter gebleken dat de hoofdgroenstructuur vaak een te strak keurslijf is om flexibel met een veranderende stedelijke context om te kunnen gaan.

Groen buiten die hoofdgroenstructuur, grotendeels bestaande uit volkstuinten en veldsportcomplexen, geniet niet dezelfde bescherming als de hoofdgroenstructuur. Dat deze voorzieningen van belang zijn voor de leefbaarheid, ook in sociale zin, wordt alom erkend. Het ontbreekt echter aan een toekomstvisie die zowel recht

doet aan die betekenis als aan de wens om intensief en efficiënt om te gaan met het stedelijk ruimtegebruik.

opgaven water en groen

Het belang van groen en water voor de stad moet in onderlinge samenhang worden afgestemd op de gewenste stedelijke en regionale ontwikkelingen.

Ten aanzien van de waterproblematiek moet worden bepaald welk type oplossing Amsterdam past, qua technische mogelijkheden en qua ambitie. Aanvullend is de opgave om te bekijken hoe deze oplossingen een meerwaarde kunnen krijgen voor de kwaliteit van het stedelijk leefmilieu (visueel, cultuurhistorisch, recreatief en ecologisch) en de identiteit van Amsterdam als waterrijke stad.

Voor de hoofdgroenstructuur van Amsterdam is de opgave om aan groen bescherming te bieden, maar tegelijkertijd de hoofdgroenstructuur mee te laten groeien met de veranderende wensen van de bevolking in de toekomst en een zich voortdurend veranderende stedelijke context.

Specifiek moet worden gezocht naar duidelijkheid en overeenstemming over de toekomst van de groene scheggen van Amsterdam, zowel wat betreft hun begrenzing als de kwaliteiten die daarin behouden dan wel ontwikkeld moeten worden.

Voor grote volkstuin- en veldsportcomplexen moet meer worden geanticipeerd op veranderingen in de vrijetijdsbesteding en de sociale betekenis die dergelijke complexen voor de toekomstige stadsbevolking hebben. Dat is echter niet hetzelfde als alles heilig verklaren; evenzeer moet worden gezocht naar meer samenhang met de wensen ten aanzien van stedelijke ontwikkeling.

Laag infrastructuur

Ontwikkelingen en problematiek

De mobiliteit heeft de afgelopen decennia een explosieve groei doorgemaakt waarvan het einde nog niet in zicht is. Deze mobiliteit is een afgeleide van de economische groei, individualisering en andere maatschappelijke ontwikkelingen. De toegenomen mobiliteit is een belangrijke verworvenheid, maar vormt ook een probleem. De mobiliteit wordt extra vergroot door een voortgaande uitbreiding en intensivering van woon- en werkgebieden in de regio en in Amsterdam zelf.

De groeiende mobiliteit zet de bereikbaarheid onder druk. Om te beginnen is de bereikbaarheid *van* de regio een punt van zorg. Door ongeplande corridorontwikkelingen dreigen de achterlandverbindingen van de Amsterdamse regio dicht te slibben.

Ook *binnen* de regio moet rekening worden gehouden met steeds meer en steeds grotere knelpunten in de netwerken van weg- en railinfrastructuur, met name in de spitsuren. De belangrijkste vervoersspanning en ook de knelpunten tekenen zich af in de zone Flevoland – Amsterdam – Schiphol als gevolg van de verwachte stedelijke ontwikkelingen aldaar in de periode tot 2030. De bereikbaarheid van de stad, van de economische centra en van regionale kernen en knooppunten komt zo in gevaar en daarmee de economische potenties. In de concurrentie met andere steden en regio's is bereikbaarheid een belangrijk criterium voor de vestiging van (inter)nationale bedrijven en instellingen. Goed bereikbare plekken en knooppunten van infrastructuur bieden kansen om intensieve en kwalitatief hoogwaardige milieus te realiseren, juist wanneer deze zijn gelegen in en aan de stad.

De situatie binnen de regio wordt bemoeilijkt doordat de regionale infrastructuur, met name wat betreft het openbaar vervoer, in een

achterstandssituatie is terecht gekomen. De stedelijke ontwikkelingen in de regio zijn stormachtig geweest, maar de ontwikkeling van het vervoersstelsel heeft daarmee geen gelijke tred gehouden. Oplossingen moeten worden gezocht in de realisering van een goed regionaal openbaar-vervoernet, waarbij verschillende modaliteiten worden gecombineerd en goede overstapmogelijkheden worden geboden.

Voor Amsterdam betekent zo'n regionaal net onder andere uitbreiding en regionale verknoping van het metronetwerk. Het ontbreekt voorsnog echter aan overeenstemming over tracering en prioriteitstelling.

Er moet worden gekomen tot een goede afstemming van de verschillende vervoersnetwerken, ook qua schaal en bereik. Trein en metro zullen beiden een rol spelen in het regionale net, maar in de taakverdeling bestaan dilemma's. De discussie over het samenspel van deze (en andere) netwerken zal minder moeten gaan over de techniek en meer over de ontwikkelingskansen van de stationsknooppunten als scharnieren tussen de verschillende netwerken. Een nadere prioriteitstelling binnen de mogelijke stations in de toekomst lijkt op zijn plaats. Niet alleen uit vervoersoogpunt, maar ook om te komen tot een prioriteitstelling in locaties. Concentratie van hoogwaardig stedelijk programma om hoogwaardige stedelijke (centrum)milieus te realiseren is slechts mogelijk op een beperkt aantal locaties tegelijk.

Groeiende verkeersstromen en uitbreiding van infrastructuur leiden, met name op lokaal niveau, tot een afname van leefbaarheid. Milieuhinder, maar ook versnippering van groen en openbare ruimte, nemen toe. Uitbreiding van infrastructuur lijkt daarbij alleen maar een extra stimulans te vormen voor een verdergaande groei van de mobiliteit.

De problemen in de stedelijke weginfrastructuur doen zich met name voor op de ringweg A10 en op de radiale ontsluitingswegen. In de lobben (Gooiseweg, Lelylaan, Nieuwe Leeuwarderweg) is het probleem vooral de barrièrewerking van de ongelijkvloerse vormgeving. Er is een spanning tussen de wens om in de toekomst aan deze wegen meer stedelijke ontwikkeling te laten plaatsvinden en de barrièrewerking te verminderen, terwijl juist grotere eisen aan de capaciteit van deze wegen zullen worden gesteld. Dit als gevolg van intensivering van het ruimtegebruik met nieuw programma en de wens om de aanleg van nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. Vanuit ditzelfde argument lijkt voorzichtigheid geboden met het beperken van de capaciteit van de radiale ontsluitingswegen binnen de ringweg A10.

Op vele plekken is er sprake van wensen tot intensivering van het grondgebruik. Deze locaties komen echter maar ten dele overeen met de goed per openbaar vervoer bereikbare zones, bijvoorbeeld het WCW. Andersom wordt de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van sommige gebiedsdelen nauwelijks benut, bijvoorbeeld in Amstel I en II.

opgaven infrastructuur

Er moet worden gezocht naar mogelijkheden om de mobiliteitsgroei te accommoderen, waarbij echter de grenzen worden bepaald door de leefbaarheid en de rek in het verkeer- en vervoerssysteem.

Om de stad als vestigingsmilieu te kunnen versterken, zal voldoende bereikbaarheid moeten worden geboden door de verbetering en verknoping van verschillende netwerken en modaliteiten (weg en rail, openbaar en particulier vervoer).

Er is daarbij een goede afstemming nodig tussen de gewenste stedelijke ontwikkeling en intensivering van het grondgebruik en de

bereikbaarheid die kan worden geboden. Multimodale knooppunten spelen daarbij een cruciale rol.

Voor de ringweg A10 en de toeleidende radialen moeten duidelijke keuzes worden gemaakt ten aanzien van hun verbindende en hun ontsluitende functie.

Laag vestigingsmilieus

ontwikkelingen en problematiek

De stedelijke bevolking heeft afgelopen decennia ingrijpende wijzigingen ondergaan. Niet alleen waren er vele nieuwkomers, maar ook een groot deel van de bevolking trok in de jaren zeventig en tachtig weg naar de groeikernen.

De komende decennia zal de instroom van nieuwkomers zich voortzetten, uit andere delen van de wereld, maar ook uit Nederland zelf. De stad is sinds midden jaren tachtig weer in trek en het ziet er naar uit dat dat voorlopig wel zo zal blijven. De stadsbevolking zal zich echter sterk (blijven) selecteren en zal sterk (blijven) afwijken van het landelijk gemiddelde, qua inkomen, opleidingsniveau, samenlevingsvorm, culturele achtergrond, land van herkomst, etcetera.

De huidige stedelijke milieus dateren uit verschillende perioden en zijn maar ten dele geëquipeerd voor de toekomstige stedelijke bevolking en het leven dat zij wil leiden. Reeds tekent zich een groeiende behoefte af aan meer gemengde en intensieve milieus met specifieke kwaliteiten zoals levendigheid, complexiteit, diversiteit, sociale veiligheid, emancipatie- en ontplooiingsmogelijkheden en een grotere nabijheid van werken en wonen. Met name in de naoorlogse woongebieden lijkt de discrepantie tussen het aanwezige woonmilieu en de toekomstige stedelijke bevolking zeer groot. De stedelijke overheid is samen met

andere partners actief betrokken in de planvorming rond de stedelijke vernieuwing die hier plaatsvindt.

De vraag naar woningen zal in de periode tot 2030 naar verwachting onverminderd groot blijven. Dit door de groei van de bevolking, maar vooral ook haar toenemende ruimtebeslag. Voor verdergaande uitbreiding en inbreiding op nog onbebouwde plekken ontbreken echter de mogelijkheden. Buiten Amsterdam worden de mogelijkheden beperkt door de aanwezigheid van waardevolle landschappen en door hindercontouren van lucht- en zeehavens. Groeikernen op afstand van Amsterdam kunnen zeker ruimte bieden, maar genereren grotere pendelstromen wanneer werken en voorzieningen niet meeverhuizen. Bovendien is de infrastructuur daartoe vooralsnog niet toereikend.

Er is dus veel voor te zeggen om de woningvraag voor een belangrijk deel in Amsterdam zelf te concentreren. Die woningvraag zal gevarieerd zijn, maar zeker voor een belangrijk deel uitgaan naar duurdere (koop)woningen. Een 'quick-scan' van het stedelijk gebied leert dat er nog veel woningbouwcapaciteit kan worden gevonden. Dat vergt echter kostbare maatregelen, met name tegen gevaar- en hinderzones (overbouwingen, ondergronds brengen van infrastructuur, saneringen, etc.). Voorts zal op de betreffende locaties uit overwegingen van grondexploitatie in hoge dichtheden moeten worden gebouwd. De stedelijke overheid zal een belangrijke taak krijgen in het genereren van dergelijke projecten.

Amsterdam krijgt steeds meer te maken met concurrentie op nationale en internationale schaal. Hoewel in de stad als vestigingsmilieu van oudsher veel is geïnvesteerd, is behoud van de sterke positie geenszins vanzelfsprekend. Het realiseren van nieuwe stedelijke centrummilieus, die internationaal van betekenis zijn, bevindt zich nog in de ontwikkelingsfase (Zuidas). Een te grote spreiding van programma over te veel locaties in stad en regio vormt

op dit moment een ongunstig gegeven voor ontwikkeling van hoogwaardige nieuwe centra.

Amsterdam heeft zich afgelopen decennia steeds meer ontwikkeld richting een dienstestad met een groot aanbod aan kantoren. De succesvolle informatie- en communicatietechnologie- (ICT) ontwikkelingen in Amsterdam bouwen hierop voort. Voorts zullen zich vele commerciële en niet-commerciële instellingen en functies in de stad willen blijven vestigen. Niet alleen is hun ruimtevraag groot, maar ook stellen zij specifieke eisen aan de milieus waar die ruimte wordt geboden. De voorwaarden voor de ontwikkeling van die milieus zal de stedelijke overheid moeten aangeven in haar structuurplan.

Afgelopen decennia zijn omvangrijke, veelal monofunctionele, werkgebieden gerealiseerd: Westpoort, Amstel III, etc. Nog steeds is er een grote vraag naar traditionele bedrijventerreinen. Het is moeilijk in te schatten of deze vraag zich in de toekomst onveranderd zal voortzetten of dat de 'nieuwe economie' tot andere verhoudingen leidt in de ruimtebehoefte voor werken. Die nieuwe economie zou kunnen leiden tot een andere positionering van werkgebieden in de stad en andere vormen van ruimtegebruik (intensiever met een hoger aandeel kantoor?).

Ook ten aanzien van de traditionele werkgebieden tekent zich reeds een vraag af naar meer menging. Woonfuncties (of andere milieugevoelige functies) laten zich echter niet altijd combineren met bedrijven, vanwege onder andere milieuhinder en verschillende schaalessen.

Woongebieden voorzien tot op heden maar in geringe mate in werkgelegenheid, maar de verwachting is dat hun aandeel zal stijgen.

Oudere bedrijventerreinen vervullen met hun kleinschalige bedrijfjes een belangrijke functie voor het dagelijks draaiende houden van de stad. In de toekomst zal hun betekenis mogelijk toenemen.

Tegelijkertijd zijn deze terreinen niet altijd goed gelegen in de stedelijke structuur: ruimtelijk (barrièrewerking), qua benutting van aanwezige bereikbaarheid per openbaar vervoer (metro) of qua gunstige landschappelijke ligging (aan het IJ).

Last but not least zijn er in de stad veel extensieve of minder rendabele functies die echter wel degelijk het stedelijk klimaat in gunstige zin beïnvloeden en ruimte bieden aan de stedelijke bevolking voor ontplooiing en emancipatie. Behalve groene voorzieningen betreft dit uiteenlopende broedplaatsfuncties, zowel economisch als cultureel. Deze hebben het voorlopig moeilijk in de strijd om de ruimte.

opgaven vestigingsmilieus

In de periode tot 2030 moet een groot deel van de ruimtevrage voor wonen, werken en voorzieningen in de stad zelf worden geaccommodeerd. Daarbij is echter selectiviteit en nauwgezette afstemming nodig in fasering, omvang, aard en kwaliteit van programma zoals dat in plannen en ontwikkelingen in de regio aan de orde komt.

De stedelijke overheid moet de juiste voorwaarden scheppen voor het realiseren van milieus om dat programma in onder te brengen. Daarbij zijn zowel differentiatie van milieus als selectie in locatiekeuze noodzakelijk. Speciale aandacht vergt het realiseren van gemengde milieus.

Om internationaal te kunnen blijven meetellen zijn aantrekkelijke vestigingsmilieus voor topinstellingen en hoofdkantoren van grote bedrijven gewenst. Tegelijkertijd echter moet er voldoende kansen (en ruimte) worden geboden aan de laboratorium- en broedplaatsfunctie van de stad, zowel cultureel als economisch.

Ook in de optimalisering van grondgebruik moet een balans worden gevonden, namelijk tussen intensivering en kwaliteitsverbetering en de betekenis van extensievere functies en gebieden voor de stad. Dit mede in het licht van de 'nieuwe economie'.

De sociaal-ruimtelijke problematiek speelt het komende decennium met name in het naoorlogs woongebied. De betreffende stedelijke vernieuwingsplannen zullen middels het structuurplan van een stedelijk en regionale ruimtelijke inbedding moeten worden voorzien.

De vraagstukken

Inleiding

De geselecteerde vragen die in de volgende paragrafen worden voorgelegd, kunnen uiteraard op meerdere manieren worden beantwoord. De optiek van waaruit beantwoording plaatsvindt, is immers zeer verschillend. De optiek van dRO laat zich omschrijven als *Kiezen voor stedelijkheid*. Wij geven dus vooraf aan waar wij op dit moment staan in onze meningsvorming, maar willen ook recht doen aan andere opvattingen en lijnen van denken. Voorlopig onderscheiden wij drie hoofdlijnen. Naast *Kiezen voor stedelijkheid* gaat het om *Amsterdam de markt op* en *Continuïteit boven vernieuwing*. Hieronder beschrijven wij deze denklijnen in algemene zin. Behalve de inhoud verschilt per denklijn ook de rol van de overheid in de ruimtelijke ordening en de functie van het instrument structuurplan. Per laag gaan we vervolgens dieper in op deze denklijnen. Voor de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid* worden de vragen nader gespecificeerd en beantwoord.

Kiezen voor stedelijkheid

In deze lijn van denken wordt aan het structuurplan een ambitieuze rol toegekend. De stedelijke overheid wordt nog steeds gezien als de katalysator voor het bereiken van een hogere en meer samenhangende kwaliteit in stedelijke ontwikkeling. Het structuurplan wordt gezien als het belangrijkste instrument om dat doel te bereiken. De mogelijkheden om verder te kijken dan de gemeentelijke schaal en de korte termijn worden ten volle benut. Inhoudelijk ligt deze lijn van denken in het verlengde van de drie thema's die in de startnotitie structuurplan zijn genoemd: stedelijke vernieuwing, optimalisering grondgebruik en netwerkstad. Het accent ligt op de specifieke kansen van de stad in het algemeen en Amsterdam in het bijzonder. Amsterdam bezint zich sterk op haar kenmerkende positie ten opzichte van andere steden in de Deltametropool en ten opzichte van de andere kernen in de regio. Ze maakt ook afspraken met deze partners. Karakteristieke kwaliteiten en potenties worden gevonden op alledrie de lagen. Het gegeven van een waterrijke stad in een groene en waterrijke delta speelt een grote rol. De specifieke aantrekkelijkheid voor intensief stedelijk wonen en gemengde milieus wordt sterker benut. Daartoe zijn niet zelden gecompliceerde ingrepen zoals overbouwingen noodzakelijk. De contrasten in de stad worden sterker; dure appartementen naast goedkope woningvoorraad, broedplaatsen naast topmilieus, etc. Bereikbaarheid wordt vergroot en bovendien aangewend om selectief locaties te ontwikkelen opdat een hogere kwaliteit en intensiteit van stedelijk grondgebruik kan worden bereikt.

Amsterdam de markt op

In deze lijn van denken wordt sterk geanticipeerd op het feit dat de overheid in de ruimtelijke ordening een bescheidener rol speelt dan voorheen. De regisserende en sturende rol van het instrument structuurplan is navenant kleiner. Het structuurplan zou in de eerste plaats moeten faciliteren wat door markt en maatschappij reeds in gang is gezet. Ontwikkelingen die aldus kansrijk zijn, moeten kunnen worden verzilverd, ook al betreft het kortetermijnvoordelen en stroken ze misschien niet met een ideaal eindplaatje. De positie die Amsterdam inneemt ten opzichte van haar omgeving is in de eerste plaats een uitvloeisel van marktwerking. Het structuurplan faciliteert ontwikkelingen in de stad, maar geeft wel de (ruimtelijke) grenzen aan, waarbinnen ontwikkelingen acceptabel worden geacht. Voor de financiering van ruimtelijke ontwikkelingen worden veel vaker marktpartijen aangesproken. Deze zullen zodoende meer gaan bepalen welke kwaliteiten worden bereikt en welke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden, maar de verwachting is ook dat er zo meer van de grond kan komen. De ontwikkeling van aantrekkelijke vestigingsmilieus voor wonen en werken zal de ontwikkeling van groen en water sterker gaan bepalen. In de stad zal de vraag naar duurder wonen de toekomst van minder rendabele soorten grondgebruik gaan domineren. Mobiliteit wordt gefaciliteerd middels meer flexibele en rendabele systemen en een accent op particulier en openbaar wegvervoer.

Continuïteit boven vernieuwing

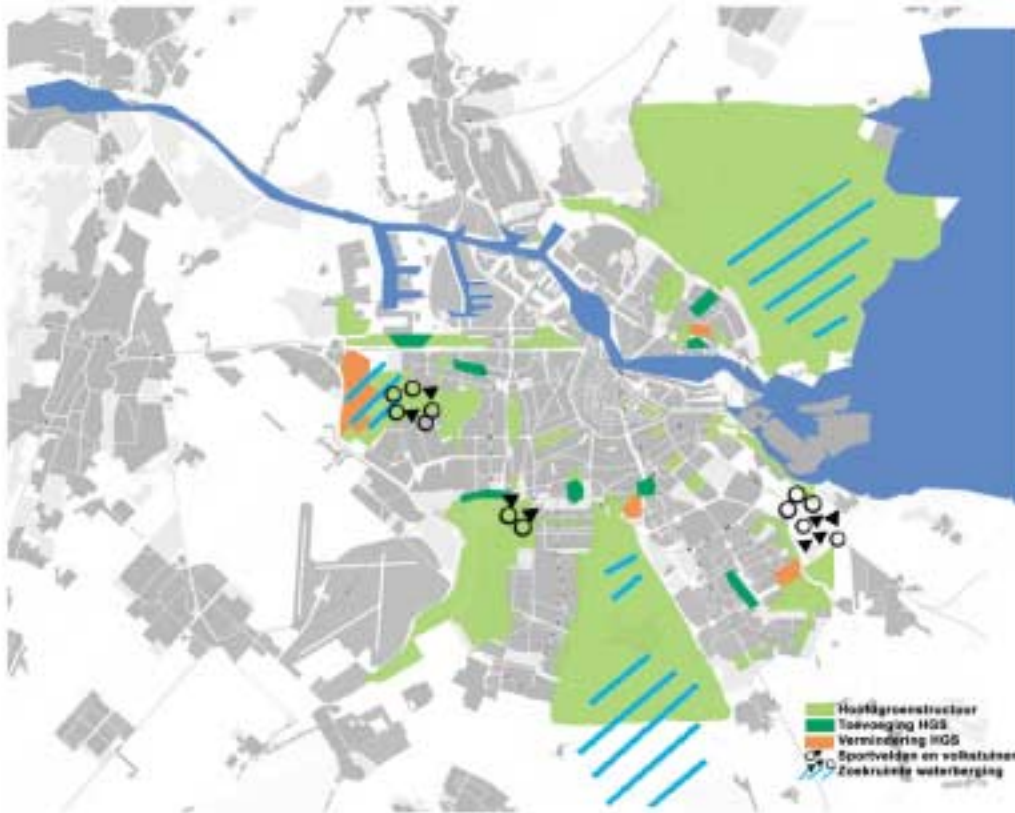
Deze lijn van denken is meer gebaseerd op wat er al is, dan op wat er zou moeten komen. Wensen voor de lange termijn worden beredeneerd vanuit de situatie in het heden. Nieuwe ontwikkelingen volgen de weg van de geleidelijkheid. De overheid en het structuurplan als instrument beschermen bovenal de gevestigde belangen van burgers, maatschappelijke groeperingen en bedrijfsleven. Aan nieuwe ontwikkelingen wordt alleen ruimte gegeven wanneer betrokken partijen daarover onderling overeenstemming hebben weten te bereiken. Die overeenstemming wordt beklonken in het structuurplan, zodat het structuurplan verschillende partijen bovenal zekerheden biedt. Er wordt daarom zo min mogelijk getornd aan de bestaande verdeling van functies over de stad en de regio. Werkgebied blijft werkgebied, woongebied blijft woongebied, groen blijft groen. Vernieuwing en kwaliteitsverbetering vinden vooral plaats binnen de milieus zelf. Functiemenging en functieverandering worden alleen mogelijk gemaakt waar betrokken partijen daartoe een gezamenlijke wens hebben. Voor netwerken van water, weg en rail ligt het accent op betere benutting en capaciteitsverhoging van de bestaande systemen, niet op uitbreiding.

LAAG 1

WATER EN GROEN

VOORSTEL

Op strategische plekken inperking/ uitbreiding van hoofdgroenstructuur (HGS)
Sportvelden en volkstuinten geconcentreerd aan stadsranden
Zoekruimte voor waterberging in Waterland, Amstelscheg en Westrand



TEGENVOORSTELLEN



Handhaven bestaande contour HGS



Alle volkstuinten en sportvelden
in stad houden



Nieuwe landgoederen (wonen/werken)
binnen de HGS

Laag water en groen

Inleiding

In het hoofdstuk *ontwikkelingen en opgaven structuurplan* is de opgave voor deze laag beschreven. Hieronder wordt per denklijn aangegeven hoe aan deze opgave tegemoet kan worden gekomen. Daarbij wordt de rol van de stedelijke overheid overigens verschillend geïnterpreteerd. Voorts volgen voor deze laag vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*.

Kiezen voor stedelijkheid

Op de laag van groen en water worden nuancering en vernieuwing nagestreefd. Nuancering geldt bijvoorbeeld voor de betekenis van de groene scheggen. Het belangrijkste lijkt te zijn dat zij grote eenheden groen in de nabijheid vormen. Niet alle scheggen zijn van even grote betekenis als verbinding tussen stad en buitengebied. Sinds de vaststelling van de hoofdgroenstructuur in het vorige structuurplan is de context van stedelijke ontwikkeling plaatselijk veranderd of duidelijker geworden. Plaatselijk is het wenselijk om de huidige contour van de hoofdgroenstructuur los te laten en te heroverwegen. Bijvoorbeeld daar waar een toegenomen bereikbaarheid per openbaar vervoer een intensiever grondgebruik rechtvaardigt. Op andere plaatsen kan juist worden gedacht aan uitbreiding van de hoofdgroenstructuur. Dat is bijvoorbeeld aan de orde in de stedelijke vernieuwingsgebieden die ruimtelijk een verdichting zullen ondergaan, welke leidt tot een toename van bebouwing en verharding. Binnen het groen is een grotere diversiteit aan groentypen gewenst, waarbij een groter accent komt te liggen op openbaarheid en mogelijkheden voor een intensief gebruik. Voor volkstuinen en sportvelden buiten de hoofdgroenstructuur wordt gestreefd naar enerzijds opname van echt buurtgebonden voorzieningen in de stad zelf en anderzijds verplaatsing van grootschalige complexen naar goed bereikbare plekken aan de rand

van de stad. Bij *Kiezen voor stedelijkheid* hoort ook meer aandacht voor water en de niet-groene openbare ruimte. Voor noodzakelijk geachte aanpassingen aan het watersysteem mag van waterstad Amsterdam een vooruitstrevende rol worden verwacht. Zowel in de stad zelf als in de omgeving daarvan wordt naar ruimte voor waterberging gezocht.

Amsterdam de markt op

Voor groen en water wordt in deze denklijn vooral gezocht naar andere mogelijkheden voor de financiering van ontwikkeling en beheer. De specifieke kansen die deze bieden, bepalen sterk welke ontwikkelingen zich zullen voordoen. De hoofdgroenstructuur behoudt zijn huidige contour, maar het begrip groen wordt verruimd. Ook villaparken, nieuwe landgoederen en groene bedrijventerreinen kunnen er een plek in vinden. Met name de groene scheggen zouden hiervoor ruimte kunnen bieden. De ontwikkeling van verschillende groentypen is een kwestie van vraag en aanbod. Daarbij wordt de rol van belangenverenigingen en particuliere ontwikkelaars en beheerders veel groter: verenigingen als Natuurmonumenten, waterschappen, landbouworganisaties, maar ook specifieke brancheorganisaties, projectontwikkelaars en het bedrijfsleven in het algemeen. Met sportparken en volkstuinen buiten de hoofdgroenstructuur wordt onderhandeld over alternatieve locaties buiten de stad, zodat op de locaties in de stad een intensiever en rendabeler grondgebruik kan plaatsvinden, bijvoorbeeld in de sfeer van leisure. Oplossingen voor de waterproblemen worden vooral buiten de stad gevonden (de groene scheggen) in een combinatie van meer waterberging en de ontwikkeling van chique woonmilieus aan het water.

Continuïteit boven vernieuwing

In deze lijn van denken wordt volledig vastgehouden aan de huidige hoofdgroenstructuur, inclusief de groene scheggen. De energie wordt

bovenal gestoken in kwaliteitsverbetering van de huidige groenfuncties daarbinnen. Ook groen buiten de hoofdgroenstructuur, met name volkstuinen en sportvelden, wordt niet ter discussie gesteld; het huidige areaal wordt behouden. Binnen de sportwereld zal worden gezocht naar mogelijkheden voor intensiever gebruik en andere concepten voor sportbeoefening en vrijetijdsbesteding. In volkstuinen zal het accent meer worden gelegd op ecologisch beheer en openstelling voor een groter publiek. Voor aanpassing van de waterstaat ontbreekt in deze denklijn letterlijk de ruimte, zowel binnen als buiten de stad. Oplossingen om de problemen het hoofd te bieden, worden vooral gezocht in de inzet van meer techniek en vermogen (gemalen) om de capaciteit van het huidige systeem te vergroten.

Vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*

1. Waar en waarom is uitbreiding dan wel inperking van de hoofdgroenstructuur wenselijk of noodzakelijk?

Uitbreiding van de hoofdgroenstructuur wordt wenselijk geacht in het naoorlogs woongebied, waar de stedelijke vernieuwing het meest ingrijpend is. De open verkaveling maakt plaats voor een veel stedelijker opzet met minder groen. Grotere groenelementen nemen daardoor toe in betekenis, vergelijkbaar met de parken in de stad binnen de ring. Toegevoegd zouden bijvoorbeeld kunnen worden het Gerbrandypark (West), het Baanackerspark (Noord) en een deel van het Bijlmerpark (Zuidoost). Een andere toevoeging zou de reservering voor een werkgebied in de Brettenzone (Geuzenveld-Noord) kunnen betreffen. Deze reservering is gekoppeld aan een nieuw station, dat laag scoort in de prioriteitstelling. Behoud van deze locatie als groen betekent een duidelijke keuze voor de Brettenzone als hoogwaardig groengebied in plaats van een halfslachtige oplossing. Voorts vormt de uitbreiding van het Beatrixpark in de Zuidas een toevoeging aan de

hoofdgroenstructuur. Voor al deze toevoegingen geldt dat deze in het toetsingskader (tot 2010) kunnen worden vastgelegd. Voor een aantal locaties is inperking van de hoofdgroenstructuur aan de orde. Voor alle locaties geldt dat pas op de lange termijn, in ieder geval na 2010. Een denkbare plek waar dit speelt, is de oostzijde van de kop Amstelscheg. In het project Masterplan Middengebied Zuidoostlob worden kansen gezien de aansluiting tussen de stad binnen de ring en de Zuidoostlob sterk te verbeteren. Daarbij horen een reconstructie van de wegenstructuur, een ingrijpende intensivering en functiemenging in de zone Amstel I – Amstelscheg en een betere relatie tussen stad en Amstel. De precieze begrenzing van dit deel van de hoofdgroenstructuur moet daarbij opnieuw worden bezien. Een andere inperking na 2010 zou het westelijk deel van de Westrandscheg kunnen betreffen. Deze scheg wordt van lokaler belang geacht dan de andere scheggen. Voor de zone langs de Westrandweg wordt op lange termijn rekening gehouden met een nieuw werkgebied. Mogelijk dat zich ten zuiden van het AMC een vergelijkbare situatie gaat voordoen. Een laatste voorbeeld is de herontwikkeling van de noordelijk IJ-oeveren oost na 2010. Dat kan nieuw openbaar groen aan het IJ opleveren, maar ook wijziging van de huidige contour van de hoofdgroenstructuur ter plekke (zowel inperking als uitbreiding dus).

2. Hoe om te gaan met sportvelden en volkstuinen in de stad: handhaven, gedeeltelijk verplaatsen, opheffen of nog anders?

Sportvelden en volkstuinen kennen een groot ruimtebeslag en een relatief extensief gebruik. De druk om in de stad een omvangrijk woon- en werkprogramma te realiseren is groot. Voor met name de veldsport geldt echter dat deze een belangrijke sociale functie vervult, o.a. voor etnische groepen en voor de jeugd. Zomaar wegbestemmen ten gunste van wonen of werken kan niet. Aan

veldsportaccommodaties bestaat overigens wel een fors overschot en er bestaan intensiveringsmogelijkheden. De spreiding van dit overschot over de stad is daarentegen niet evenwichtig.

Keuze is dat voor grootschalige veldsportcomplexen binnen de ringweg een gecombineerde strategie wordt gevolgd. Deels is er sprake van het benutten van overschotten, deels kan er sprake zijn van intensivering ter plekke. Deels zal voor te behouden grote complexen en verenigingen naar alternatieve ruimte buiten de stad (in de scheggen) moeten worden gezocht. Tenslotte kunnen nieuwe concepten voor sportbeoefening worden toegepast. De gedachte is dat de sociale functie van sport in de toekomst behouden moet blijven, maar dat dit gepaard zal gaan met een andere organisatie (niet slechts traditionele verenigingen), een andere spreiding (meer kleine clusters van velden per buurt), een meer multifunctioneel en openbaar gebruik (koppeling aan scholen, buurtcentra etc.) en nieuwe mengmogelijkheden (menging met indooractiviteiten, menging met wonen, e.d.). Het is noodzakelijk een actieplan op te stellen waarin de optimalisering, transformatie en verplaatsing van de verschillende veldsportlocaties in de stad in de tijd worden gezet.

Voor volkstuinen geldt een enigszins vergelijkbare redenering; nutstuinen met een belangrijke sociale functie en een 'kortstondig' gebruik zouden in de wijken moeten worden gehandhaafd of worden gerealiseerd. Voor grootschalige volkstuincomplexen, veelal in gebruik voor tweede huisjes, kunnen evenzogoed buiten de stad alternatieven worden gezocht. Bij dat laatste wordt vooral gedacht aan de Diemerscheg. Wanneer hier in de loop der tijd (voor en na 2010) een concentratie van tuinen zou kunnen ontstaan, ontstaan er tevens kansen voor betere openbaar-vervoerontsluiting en voor aan tuinieren verwante voorzieningen zoals een grootschalig tuincentrum, modeltuinen, een kwekerij, een groenevenemententerrein, etc.

3. Hoe om te gaan met de problematiek van de waterhuishouding, is een uitbreiding van de hoeveelheid waterberging in stad en stadsrand wenselijk en mogelijk?

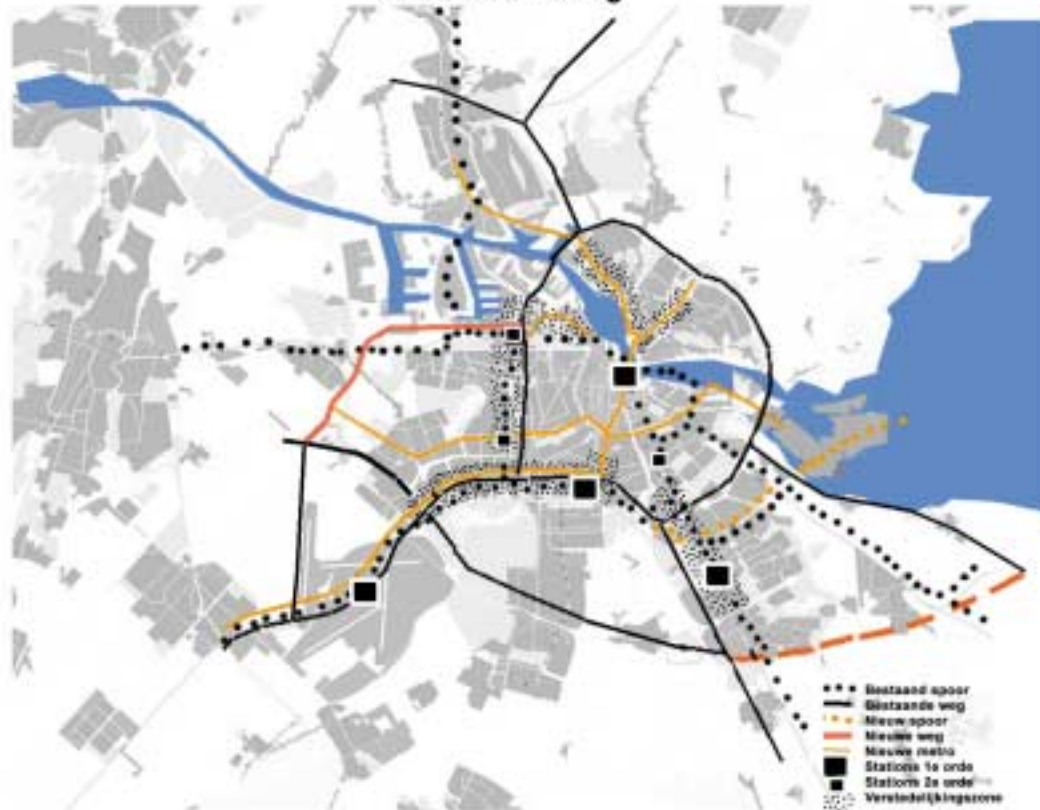
Met name in de stedelijke vernieuwingsgebieden ontstaan grote problemen met de waterhuishouding, doordat de herstructurering gepaard gaat met een forse toename van verhard oppervlak en bebouwing. In het stedelijk gebied ontbreekt veelal de ruimte voor meer waterberging, die hier in ieder geval niet ten koste mag gaan van de grotere elementen van openbaar groen. Daarom zijn maatregelen nodig op gebouwniveau (bijvoorbeeld sedem-daken) en in de stadsrand. Concreet zouden de veengebieden van de Osdorper Binnepolder en Osdorper Bovenpolder, de laaggelegen polders in de Amstelscheg en mogelijk delen van Waterland grenzend aan Noord een aanvullende rol in de waterberging kunnen gaan vervullen. Dit is al aan de orde in de periode voor 2010.

LAAG 2

INFRASTRUCTUUR

VOORSTEL

Noord/Zuidlijn doortrekken naar Zaanstad en Schiphol
Prioriteit en hiërarchie in stations
Verkeerscapaciteit radialen behouden
Sluiten kleine ring



TEGENVOORSTELLEN

Verstedelijking buiten de stad,
OV-lijnen naar uitbreidingen

Radialen worden getransformeerd
tot stadsstraten

Alle stations honoreren,
geen sterke hiërarchie

Laag infrastructuur

Inleiding

In het hoofdstuk *ontwikkelingen en opgaven structuurplan* is de opgave voor deze laag beschreven. Hieronder wordt per denklijn aangegeven hoe aan deze opgave tegemoet kan worden gekomen. Daarbij wordt de rol van de stedelijke overheid overigens verschillend geïnterpreteerd. Voorts volgen voor deze laag vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*.

Kiezen voor stedelijkheid

De bereikbaarheid van de stad wordt in deze denklijn van het hoogste belang geacht. De ontwikkeling van de informatie- en communicatietechnologie (ICT) maakt de traditionele vervoersmodaliteiten niet minder belangrijk, integendeel zo lijkt het. Rekening moet worden gehouden met een groeiende mobiliteit. Dat komt niet alleen door ontwikkelingen in de regio, ook door de eigen intensiveringsprogramma's. De stad kan het zich daarom in deze denklijn niet permitteren alleen maar te streven naar een beter gebruik en benutting van bestaande infrastructuur. Dat is weliswaar noodzakelijk, maar biedt slechts voor een deel een antwoord. Meer ambitie met capaciteitsuitbreiding en de aanleg van nieuwe wegen en sporen is noodzakelijk. Zeer belangrijk is daarbij de mogelijkheid om met uitbreiding en benutting van bestaande infrastructuur nieuwe gebieden in de stad te ontsluiten om tot een intensiever en hoogwaardiger grondgebruik te komen. Ook tracékeuzes worden sterk door deze mogelijkheden bepaald. Leefbaarheid is altijd een aandachtspunt, maar wordt breder gezien dan de lokale milieueffecten van weg of rail. Het stedelijk net, het regionale net en het nationale net hebben elk hun eigen karakteristiek om aan de bereikbaarheid bij te dragen; levensvoorwaarde is vooral dat ze zorgvuldig aan elkaar geknoopt zijn.

Amsterdam de markt op

De bereikbaarheid is in deze lijn van denken niet minder belangrijk. De markt zal echter meer worden aangesproken om die bereikbaarheid te realiseren. Dat betekent dat delen van het bestaande weg- en railnetwerk zullen worden geprivatiseerd. Het betekent ook dat bij de keuze voor nieuwe weg- en railtracés exploitatie een grotere rol zal spelen. Soms zal dat leiden tot een keuze voor betere ontsluiting van bestaand stedelijk gebied, waar reeds een groot aanbod aan reizigers, dus klanten, kan worden gevonden. Soms zal de keuze juist vallen op tracés die veel mogelijkheden bieden voor gronduitgifte in de directe omgeving. Het accent ligt dan meer op ontsluiting dan op verbinding. Rail- en weginfrastructuur zullen zoveel mogelijk moeten worden voorzien van stations respectievelijk afslagen, om in het direct aanliggende gebied met nieuw stedelijk programma zoveel mogelijk opbrengsten te verkrijgen. Ook in deze denklijn zal er zowel in de stad als in de regio op goed bereikbare plaatsen veel programma worden gerealiseerd. De bereikbaarheid van gebieden zal echter meer bepalen waar dat programma landt dan de vraag, of dat binnen dan wel buiten het bestaand stedelijk gebied is. Een minder compacte, meer gespreide stedelijke ontwikkeling wordt geaccepteerd. De vraag naar mobiliteit wordt meer via de particuliere markt gehonoreerd. Het accent ligt daarbij op rendabel wegvervoer, ook als het gaat om openbaar vervoer (minibusjes bijvoorbeeld). Dat betekent dat met name de weginfrastructuur fors wordt uitgebreid.

Continuïteit boven vernieuwing

In deze denklijn staat betere benutting van de bestaande infrastructuurnetwerken centraal. Daarvoor wordt veel techniek ingezet. Voor zover dat niet toereikend is om aan de groeiende mobiliteitsvraag te voldoen, zal dat worden geaccepteerd. Uitbreiding van infrastructuur

betreft voornamelijk openbaar railvervoer. Maar meer nog zal het (regionaal) openbaar vervoer over de (bestaande) weg worden gestimuleerd. Leefbaarheid in de directe omgeving van weg- en railinfrastructuur is een zeer belangrijk aandachtspunt in deze denklijn. De mogelijkheden om middels overbouwingsmilieuhinder weg te nemen wordt echter beperkt doordat de capaciteit van bestaande infra eerder moet worden vergroot dan verkleind. Dat kan ook een struikelblok zijn bij de gewenste omvorming van radiale ontsluitingswegen tot stadsstraten, zoals Gooiseweg, Lelylaan en Leeuwarderweg. De bereikbaarheid van locaties zal in deze denklijn beter worden benut door concentratie van programma. De mogelijkheden worden beperkt doordat extensief grondgebruik niet zomaar kan verdwijnen en er weinig geschikte alternatieven zijn. Een groter beroep zal daarom worden gedaan op de ontwikkeling van stedelijk programma in de regio, zowel wat betreft wonen, werken als voorzieningen.

Vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*

4. Kan in de stedelijke ontwikkeling worden geanticipeerd op een toekomst van de A10 als 'stadsautoweg' en wat betekent dit voor de toeleidende radiale ontsluitingswegen in de stad?

Voor het autosnelwegennet wordt gezocht naar mogelijkheden om onderscheid te maken tussen verschillende categorieën gebruikers, zoals minder op- en afritten voor regionale, langere verplaatsingen dan voor lokaal verkeer. Aparte systemen, dus bijvoorbeeld expreswegen én gewone snelwegen, vergen echter veel nieuwe infrastructuur. Met de aanleg van een tweede ring rond Amsterdam (A6-A9) na 2010, ontstaan er voor de A10 mogelijkheden voor een nieuwe taakverdeling met de A6-A9. Zo kan worden gedacht aan een ander snelheidsregime op bepaalde delen waarmee de capaciteit kan worden verruimd (A10-west en A10-zuid). Voorts nemen de mogelijkheden tot overbouwings toe. De ontwikkeling tot een stadsstraat met veel meer afslagen en/of minder rijbanen is echter

ongewenst. Behalve dat rekening moet worden gehouden met een toename van de mobiliteit, leiden dergelijke ingrepen tot een afwenteling van het verkeer op het onderliggende stedelijke net en dat is zeer ongunstig. Het principe blijft, dat het autoverkeer geconcentreerd wordt op het stedelijke hoofdwegennet (en het stadsautonet en het autosnelwegennet).

Voor radiale hoofdwegen vanaf de A10 is een vermindering van de capaciteit eveneens ongewenst, hoewel daar vanuit de stedelijke vernieuwingsplannen al in de periode tot 2010 ideeën voor bestaan. Tot aan de binnenstad moeten toevoer- en uitvalsroutes als de Gooiseweg, Lelylaan, Wibautstraat, Leeuwarderweg e.d. het verkeer goed kunnen verwerken, opdat de stad per auto bereikbaar blijft. Daarbij horen ook nieuwe parkeermogelijkheden in de Singelgrachtzone. Dat neemt niet weg dat, rekening houdend met de verschillende soorten bezoekers, ook transferia aan de A10 en op grotere afstand wenselijk zijn als antwoord op de groeiende mobiliteit. Op deze parkeer- en reisplekken wordt het autonetwerk goed verknoopt met het openbaar-vervoernetwerk.

5. Moeten er prioriteiten worden gegeven aan zowel de huidige als de toekomstige Amsterdamse stations in het spoorwegennet en hoe verhoudt zich dat tot de ontwikkeling van het metronet?

Het aangeven van een hiërarchie in NS-stations in en rond Amsterdam is noodzakelijk. Niet alle gewenste stations kunnen worden gerealiseerd. Ook spelen de stations een belangrijke rol in het lokaliseren en selecteren van het stedelijk programma. De stations bepalen mede waar knooppunten en vaak ook centrummilieus tot ontwikkeling komen. Overigens kan Amsterdam de hiërarchie maar ten dele bepalen, de NS en de rijksoverheid maken ook hun keuzes.

In de noordelijke Randstad zijn Schiphol, Zuid-WTC en Centraal Station de HSL-stations. Waarschijnlijk is op termijn een nadere rolverdeling nodig. In Amsterdam is daarbij een prioriteit voor station Zuid-WTC het meest voor de hand liggend, terwijl de binnenstad vanaf de HSL-stations met de Noord/Zuidlijn wordt bediend. Op het niveau daaronder gaat het om haltering van de toekomstige 'intercity-max'-treinen. Dit betreft deze zelfde drie stations, aangevuld met station Bijlmer. Daar weer onder gaat het om 'interregiotreinen' (bijvoorbeeld tussen de regio Alkmaar en Amsterdam). Behalve bovengenoemde vier, gaat het dan om de stations Amstel, Sloterdijk en Lelylaan. Op het laatste niveau bevinden zich de overige NS-stations (snelreinen tot stoptreinen). De denklijn is dat deze stations in het spoorwegennet voor een deel uitwisselbaar zijn met stations in het metronet. Op dit niveau staan dan ook een aantal (geplande) NS-stations ter discussie, die (hooguit) met een stoptrein bediend kunnen worden. De (geplande) NS-stations Riekerpolder, Henk Sneevlietweg en Jan van Galenstraat lijken dan weinig meerwaarde te hebben, zeker wanneer de zogenaamde kleine metroring wordt gesloten en de Noord/Zuidlijn tot Schiphol wordt doorgetrokken. Het geplande station Geuzenveld-Noord lijkt ook op lange termijn weinig kansrijk gezien de ligging in de stad. De geplande toevoeging van een NS-station Holendrecht lijkt, gezien het met de metro gecombineerde baanvak, eveneens onnodig. Daar staat echter tegenover dat de realisering van veel intensief en regionaal programma rond het AMC stormachtig verloopt en kansrijk is.

6. Waardoor wordt de tracékeuze bepaald bij het doortrekken van metrolijnen naar de omgeving, in het bijzonder de Noord/Zuidlijn?

Ook binnen de agglomeratie wordt gestreefd naar differentiatie in systemen. Het gaat dan om een metro/sneltramnet dat snel vervoer biedt voor de wat langere afstanden en daarvoor dan ook de grootste delen van de agglomeratie bestrijkt. Daarnaast is er het tram- en

busnet. Beide systemen moeten worden verknoopt met de netwerken op de schaal van de regio en het land.

Een belangrijke wens is het op korte termijn (voor 2010) sluiten van de al eerder genoemde kleine ring (ringlijn) naar het Centraal Station. Dit geeft betere verbindingen tussen Amsterdam-West en de oostelijke binnenstad, en wellicht op termijn betere intensiveringskansen langs de zuidelijke IJ-oeveren

Bij de verdere ontwikkeling van het metro/sneltramsysteem wordt voorrang gegeven aan goede verbindingen met vervoersknopen maar evenzeer aan het ontsluiten van nieuwe ontwikkelingsgebieden. Daarmee wordt een goede inbedding in het netwerk bereikt, terwijl recht wordt gedaan aan de ambitie om de stad te intensiveren en te versterken met veel nieuw programma. Het is wenselijk om op termijn (na 2010) de Noord/Zuidlijn door te trekken naar station Zaandam, zodat de noordelijke IJ-oeveren een intensieve ontwikkeling kunnen beleven. In de gewenste doortrekking naar Schiphol (na 2010) heeft een tracé langs de A4 het voordeel, dat daar (overigens in een later stadium) omvangrijke nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

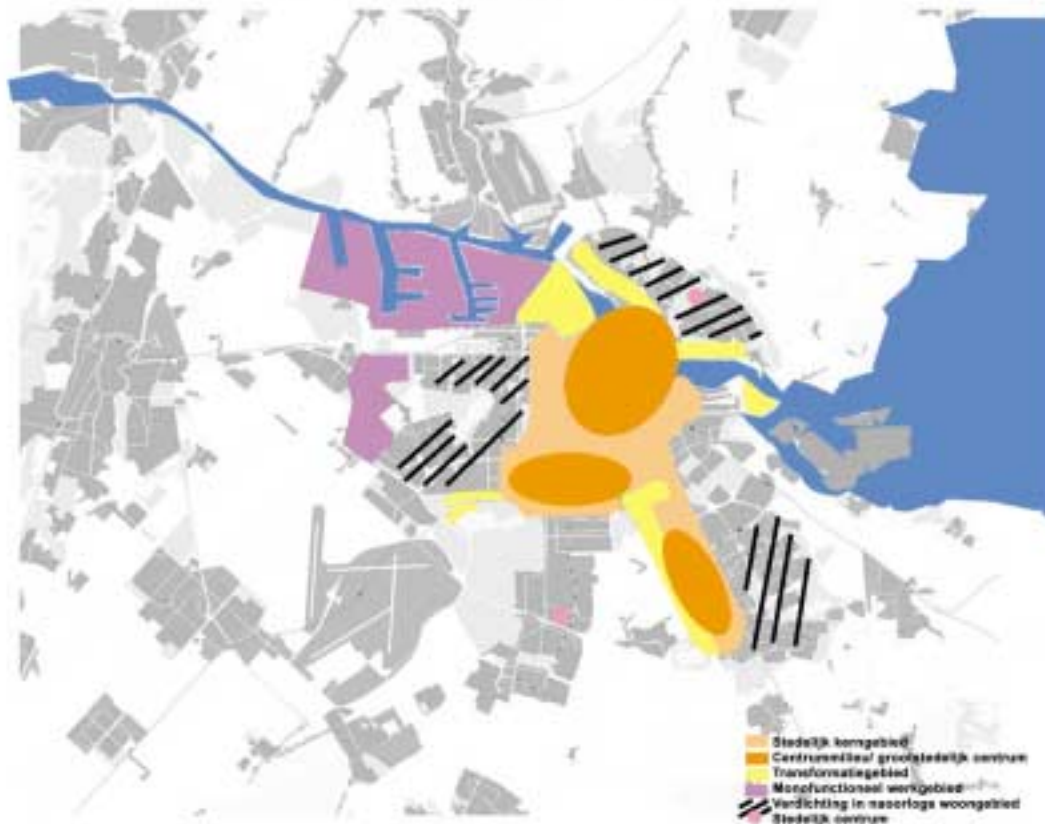
Bij nieuwe tracés door bestaand stedelijk gebied, gaat de eerste voorkeur (maar ver na 2010) uit naar een Oost/Westlijn van het Zeeburgereiland naar Lelylaan en Osdorppelein en mogelijk eindigend in de Lutkemeer. Dit betekent op termijn een versterking van het Amsterdamse net in bestaand stedelijk gebied, maar ook de broodnodige verbetering van de openbaarvervoerontsluiting in de Westelijke Tuinsteden. Voorts is dan (ver na 2010) de ontwikkeling van twee nieuwe knooppunten aan de uiteinden noodzakelijk, op het eiland Zeeburg en in de Lutkemeer. De invulling van deze knopen (transferia?) vergt nadere studie.

LAAG 3

VERSTROMINGSMILIEUS

VOORSTEL

Prioriteit en hiërarchie in centrummilieus
Monofunctionele werkgebieden transformeren tot gemengd stedelijk gebied
Stedelijke woonmilieus in de stad



TEGENVOORSTELLEN

Lage dichtheden in de stad
als vervangende nieuwbouw

Alle monofunctionele werkgebieden
in de stad behouden

Veel centrummilieus,
geen hiërarchie

Laag vestigingsmilieus

Inleiding

In het hoofdstuk *ontwikkelingen en opgaven structuurplan* is de opgave voor deze laag beschreven. Hieronder wordt per denklijn aangegeven hoe aan deze opgave tegemoet kan worden gekomen. Daarbij wordt de rol van de stedelijke overheid overigens verschillend geïnterpreteerd. Voorts volgen voor deze laag vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*.

Kiezen voor stedelijkheid

In deze denklijn wenst Amsterdam zeer veel programma in het stedelijk gebied zelf een plaats te geven. Concentratie in bestaand stedelijk gebied heeft voorrang boven het aanspreken van nieuwe (groene) ruimte. Daarvoor zullen veel inventieve, maar ook gecompliceerde en kostbare ingrepen (overbouwingen, oplossen milieuhinder, etc.) in de stad nodig zijn. Deze ingrepen kunnen alleen worden terugverdiend wanneer ze leiden tot zeer geconcentreerde stedelijke milieus. Dat noodzaakt tot selectiviteit in de locatiekeuze met name op basis van bereikbaarheid. Selectiviteit geldt ook voor het programma, dat specifiek baat moet hebben bij een grootstedelijke omgeving. Aan het huis met tuin wordt nauwelijks nieuwe ruimte geboden, maar wel aan goed wonen in hoge dichtheden. Voor werkfuncties en voorzieningen geldt een vergelijkbare selectie op basis van de specifieke kansen van Amsterdam. Dat betekent topfuncties maar evenzeer ruimte voor broedplaatsen. Een echt stedelijk milieu heeft behalve de top ook een creatieve basis nodig van waaruit doorlopend vernieuwingen worden geïnitieerd. Nieuwe milieus zijn bij uitstek gemengde milieus. Monofunctionaliteit komt niet langer tegemoet aan de gewenste kwaliteit.

Eén en ander betekent tegelijkertijd dat niet alles in Amsterdam een plek hoeft te krijgen. In de netwerkstad zijn de verschillende kernen met hun eigen karakteristieken complementair, ze vullen elkaar aan

tot een meer samenhangend en beter functionerend geheel. Onderdelen van grote instellingen en bedrijven kunnen prima in Almere of Zaanstad een plek krijgen, maar de hoofdkantoren horen wel bij uitstek thuis in de centrummilieus van de stad. Meer werk en voorzieningen in regionale kernen heeft als bijkomend voordeel dat er minder congestie op het spoor- en wegennet optreedt in de spitsuren. Het realiseren van meer goedkope woningvoorraad in de regionale kernen verdient de voorkeur boven eenzijdige concentratie in Amsterdam. Gestreefd moet worden naar afspraken over verdeling van programma met de regio, als substantiële stap naar meer regionale samenwerking

Amsterdam de markt op

De omvang van het programma dat in de stad wordt geaccommodeerd, zal in deze denklijn meer worden bepaald door wat het oplevert voor de stad, financieel maar ook in de zin van kwaliteiten, dan door een op zichzelf staand doel. Marktwerking zal sterk bepalen op welke plekken milieus en functies tot ontwikkeling komen, zowel in de stad als in de regio. Met name de vraag naar dure woonmilieus is een motor achter functiewijziging en transformaties in de stad. Deze milieus worden ontwikkeld op plekken waar nu veelal extensieve en weinig winstgevende grondgebruiksvormen domineren. Dat betreft onder andere sportvelden en volkstuinen en oudere bedrijventerreinen. Voor zover deze locaties een goede bereikbaarheid hebben, mogen relatief hoge dichtheden worden verwacht. Op minder bereikbare plekken is de dichtheid een stuk lager en zal ook op forse schaal ruimte worden geboden aan de vraag naar het huis met tuin. Grote delen van het naoorlogs woongebied zullen zodoende een verdunningsslag ondergaan. Het groene karakter zal daardoor grotendeels behouden blijven. Ten aanzien van werkmilieus moet rekening worden gehouden met een expansie van traditionele, niet gemengde bedrijventerreinen aan de stadsrand en in de omgeving. Deze ontwikkeling wordt versterkt door de transformatie van de oudere

bedrijventerreinen in de stad. Met selectieve uitgifte van terreinen aan specifieke bedrijfstypen wordt terughoudend omgesprongen, specialisatie en selectie zijn de resultante van vraag en aanbod.

Continuïteit boven vernieuwing

In deze denklijn wordt de bestaande verdeling van functies over de stad grotendeels gehandhaafd. Er vindt dus nauwelijks functiewijziging plaats, maar binnen de hoofdfuncties kunnen zich gaandeweg veranderingen voordoen, die ruimte bieden aan meer en mogelijk meer gemengd programma. In oudere werkgebieden kunnen de herstructureringsprogramma's worden versneld en geïntensiveerd. Echter ook de nieuwere werkgebieden zouden een intensiveringsslag moeten ondergaan met extra programma, omdat uitbreidingsruimte nauwelijks voorhanden is. De keerzijde is mogelijk dat bedrijven en instellingen op grote schaal zullen uitwijken naar de regio of nog verder, wanneer daar nog wel ruimte wordt geboden. Voor functiemenging ontstaan in deze denklijn weinig mogelijkheden, terreinen worden optimaal ingericht voor hun specifieke functie. Op locaties direct rond openbaar-vervoerstations ontstaat wel een grotere functiemenging. Met de woonfunctie wordt echter terughoudend omgesprongen, niet alleen vanwege de claim op beschikbare ruimte voor kantoren en voorzieningen, maar ook vanwege de beperkingen die wonen veelal oplegt aan milieuhinderlijke bedrijven in de omgeving. In woongebieden zullen meer werkfuncties en voorzieningen worden ondergebracht, voorzover dat een bijdrage levert aan de gewenste kwaliteit van het woonmilieu.

Vragen en keuzes binnen de denklijn *Kiezen voor stedelijkheid*

7. Welke differentiatie aan milieus is gewenst met het oog op de sturing van stedelijk programma en wat is daarbij het verband met de bereikbaarheid per openbaar vervoer?

Het doel is om hoogstedelijke gemengde milieus en publiekstrekkende voorzieningen te realiseren rond knopen van vervoer met een

uitstekende bereikbaarheid. Er zijn twee hoofdredenen om selectief te zijn in het aantal centra en de locaties. Teveel plekken worden in de praktijk als potentieel centrum bestempeld en er wordt te weinig selectief met programma en investeringen omgegaan. Het vereiste kwaliteitsniveau wordt daardoor niet gehaald. Het is nodig vooraf uitspraken te doen over het type functies dat de stad in een bepaald type gebied ambieert. Bovendien is het nodig om selectief te blijven in de bereikbaarheid, niet elke plek hoeft even bereikbaar te zijn, zeker niet op hetzelfde moment.

Er is sprake van een drietal uitstekend te bedienen stations die direct toegang bieden tot een *grootstedelijk centrummilieu*. Dit zijn de gebieden die worden bediend door station Zuid-WTC, station Bijlmer en het Centraal Station. De grootstedelijke centrummilieus hebben ieder hun eigen kracht. De milieus zijn deels al manifest, deels volop in ontwikkeling. Amsterdam ontleent haar metropolitane karakter aan het programma van de grootstedelijke centrummilieus en aan het *gemengd stedelijk kerngebied* waarin ze zijn ingebed.

Het gemengd stedelijk kerngebied wordt gekenmerkt door hoge bebouwingsdichtheden, een grote hoeveelheid gemengde of gespecialiseerde milieus, hoogkwalitatieve groengebieden en een zeer goede bereikbaarheid. Dit gebied wordt indirect ontsloten door bovengenoemde stations en direct door station Amstel, station Duivendrecht, de metrolijn tussen Amstel en Centraal Station en de haltes langs de Noord/Zuidlijn van Sixhaven tot Amstelveense weg. Hier is sprake van uitstekende vestigingslocaties voor hoogwaardige voorzieningen die niet direct in de grootstedelijke centrummilieus een plaats kunnen krijgen. Het gemengd stedelijk kerngebied is ook voor een deel al bestaand, deels in de periode tot 2010 in volle ontwikkeling. Na 2010 mag een uitbreiding van dit milieu worden verwacht in zuidoostelijke richting (zone Amstel - Duivendrecht - Bijlmer).

Voor de zone langs de Noord/Zuidlijn tussen Zuid-WTC en Schiphol geldt, dat deze in potentie eveneens tot het gemengd stedelijk kerngebied zou kunnen gaan behoren, maar niet in de periode tot 2010. Om niet te concurreren met de Zuidas is hier voorlopig terughoudendheid in ontwikkeling geboden.

Buiten het gemengd stedelijk kerngebied ligt een volgende zone, getypeerd als *stedelijk wonen*. In het gebied van het stedelijk wonen zijn ook *stedelijke centra* te onderscheiden. Deze vervullen vooral een lokaal en regionaal verzorgende functie. Ze zijn nog niet optimaal ingebed in het openbaar-vervoernetwerk van stad en regio. Het gaat hier om het centrum Amstelveen en in potentie het Buikslotermeerplein (voor 2010). De overige winkelcentra, bestaand of toekomstig, vallen in de categorie *lokale centra*. Ze hebben een verzorgende functie maar zijn onvoldoende regionaal bereikbaar om er een regio-geïntendeerd programma aan te koppelen. Een voorbeeld hiervan is het Osdorpplein. Naast de lokale centra zijn er binnen het gebied van het stedelijk wonen zones langs openbaar-vervoerlijnen aan te wijzen waar verdichting met wonen en werkfuncties aan de orde is, bijvoorbeeld Ring-West (deels voor 2010, deels na 2010).

Voor een aantal stations en vervoersknopen is de vorming van een centrummilieu ongewenst. Dat geldt voor Schiphol, gezien het primaat dat wordt gegeven aan de logistieke functie en het waarborgen van de landzijdige bereikbaarheid. Dat geldt voor Sloterdijk dat primair een overstapstation is. Rond Sloterdijk is intensivering gewenst, maar functiemenging (met wonen) en een bovenlokaal voorzieningenaanbod niet. Dat heeft te maken met de moeizame inbedding in het stedelijk gebied en met de nabijheid van het haven- en industriegebied (milieuhinder).

8. *Moet Amsterdam streven naar een zodanige variëteit in woonmilieus dat er aan alle typen woonwensen kan worden voldaan, of is specialisatie meer op zijn plaats?*

Keuze is dat Amsterdam stedelijke woonmilieus realiseert. Dat betekent dat aan het huis met tuin of vrijstaande villa's geen of nauwelijks nieuwe ruimte wordt geboden. Dat wil niet zeggen dat in stedelijke woonmilieus geen plaats is voor hogere inkomens, middengroepen of gezinnen met kinderen. Integendeel, de praktijk op de woningmarkt wijst uit dat voor deze groepen wel degelijk in hoge dichtheden kan worden gebouwd. Voor de te herstructureren woongebieden zou de (huidige) lijn moeten worden gevolgd, dat er in eerste instantie voor bewoners uit het betreffende gebied wordt geherstructureerd. Daarmee kunnen gevarieerde en samenhangende milieus ontstaan, waarin sociale structuren zoveel mogelijk worden behouden. De herstructurering leidt vooral tot betere en doorgaans grotere woningen, maar in een stedelijker en dichter milieu. Voor de vraag naar het huis met tuin zijn er in de regio voldoende alternatieven voorhanden. Voor de vraag naar milieus met zeer lage dichtheden en veel groen (villaparken of zelfs nieuwe landgoederen) geldt dat eveneens. Het is van belang tijdig voldoende van dergelijke woonmilieus in de regio aan te bieden om te voorkomen dat deze vraag noodgedwongen leidt tot een uittocht naar de Veluwe. In Almere, de binnenduinrand en de Noord-Hollandse droogmakerijen (de Purmer) liggen hiervoor prima mogelijkheden. Ten aanzien van het Groene Hart (Amstel- en Vechtgebied) moet echter meer voorzichtigheid worden betracht. De kwaliteiten voor natuur, waterberging, cultuurhistorie en recreatie staan hier voorop.

9. *Is het nog aanvaardbaar om bij het realiseren van nieuwe werkmilieus in de stad uit te gaan van monofunctionaliteit? Waar zou monofunctioneel (ouder)*

werkgebied plaats moeten maken voor gemengde milieus, op welke termijn is dat mogelijk en onder welke voorwaarden?

Ook hier geldt dat gemengde milieus de voorkeur verdienen. Door menging ontstaat meer levendigheid en veiligheid en betere benutting van de bereikbaarheid. Al met al worden gemengde gebieden meer onderdeel van de stad, in plaats van geïsoleerde gebieden met een beperkte meerwaarde. Het zoeken naar de juiste mix van functies vormt de opgave. Wat betreft de *nieuwere* terreinen gaat het concreet om een gemengde ontwikkeling van omgeving station Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel) en transformatie van Amstel III. Deze ontwikkelingen spelen deels al voor 2010. Voor een deel is er bij de nieuwe werkgebieden sprake van moeilijk inpasbare activiteiten, bijvoorbeeld bij haven- en industrie functies. Daarvoor dient een uitzondering te worden gemaakt, in ieder geval wat betreft menging met wonen.

Veel *oudere* werkgebieden, met name binnen de ring, zijn nog monofunctioneel in die zin dat er niet kan worden gewoond. Voor deze gebieden moet een transformatie naar een gemengd milieu (inclusief wonen) worden overwogen, wanneer ze hoog scoren ten aanzien van de volgende criteria:

- bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- ligging nabij de binnenstad;
- aantrekkelijke landschappelijke ligging;
- ongewenste barrièrewerking in het stedelijk gebied.

Praktische overwegingen bij dit vraagstuk zijn de mogelijkheden om de milieuhinder te verminderen of op te heffen (vaak zeer ingrijpende operaties) en de aanwezigheid van veel of juist weinig bedrijven in één gebied. Bij deze menging gaat het erom wonen te mengen met op de stad georiënteerde bedrijvigheid zoals kleinschalige distributie, -diensten, -handel, -productie en werken aan huis. Voor zover deze functies aanwezig zijn, is het wenselijk ze in ieder geval gedeeltelijk te

handhaven en daar ook ruimte voor te reserveren, daar zij belangrijk zijn voor het alledaagse stedelijke functioneren. Vanuit deze benadering komen de volgende oudere werkgebieden voor functiemenging en gedeeltelijke herbestemming in aanmerking: De Noordelijke IJ-oever (zowel het oostelijk als het westelijk deel), de Zuidelijke IJ-oever (Coen- en Mercuriushaven), de Markthallen, Amstel I en Amstel II. De termijnen waarop deze gebieden herontwikkeld kunnen worden, verschilt, maar voor alle terreinen geldt dat herontwikkeling niet voor 2010 kan plaatsvinden. Uitzondering vormen naar verwachting het Shell-terrein (Noordelijke IJ-oever west) en mogelijk de kop van Amstel I.

De overige oudere werkgebieden scoren laag op genoemde criteria. Desalniettemin is er voorlopig een grote druk vanuit de woningmarkt om ook hier te bouwen. Deze gebieden moeten daarom tegen financieel lucratievere grondgebruiksvormen worden beschermd, mede vanwege hun betekenis voor het alledaags stedelijk functioneren. Voor functies die moeten verdwijnen zijn alternatieve locaties nodig. In aanmerking komen het Noordzeekanaalgebied (lange termijn) en locaties elders in de regio zoals Almere (deels al op korte termijn). De Lutkemeer en de Osdorper Binnenpolder zijn binnen Amsterdam locaties die deels al voor 2010 een alternatief kunnen bieden.

Het is tenslotte van belang de aard van de economische ontwikkeling in stad en regio in de discussie te betrekken. Door EZ, het gemeentelijk Havenbedrijf en dRO wordt gezamenlijk een onderzoek uitgezet naar de toekomstige behoefte aan bestaande en nieuwe typen werkmilieus.

10. Welke koers moet er worden gevaren met het Amsterdamse havengebied?

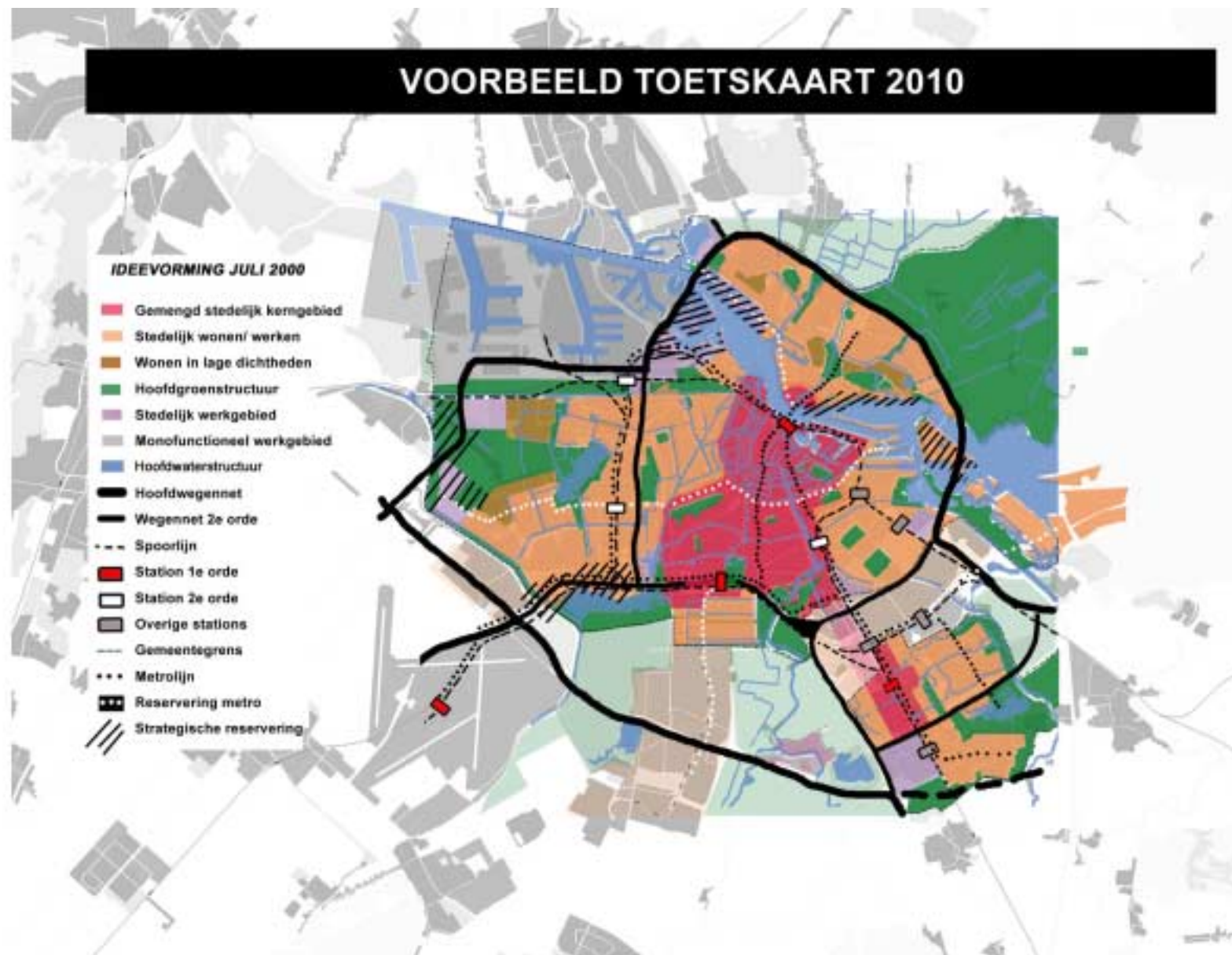
Het is van belang te constateren dat de Amsterdamse havens samen met andere haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied binnen de Noordvleugel het enige gebied vormen, waar zware milieuhinderlijke functies en zeehavengebonden bedrijven een plek kunnen vinden. Behoud daarvan is van belang voor de economische structuur van de regio en daarmee voor Amsterdam. Dat neemt niet weg dat nagedacht moet worden over een duidelijker accent in de ontwikkeling, over efficiënter en intensiever grondgebruik, over het benutten van milieucontouren en over meer intensieve en gemengde milieus binnen de ring.

Op termijn zou moeten worden gestreefd naar een verwerkingshaven in plaats van een doorvoerhaven (containers). Functies van een doorvoerhaven leveren weinig toegevoegde waarde. Een selectiever beleid voor wat wel en wat niet in de Amsterdamse havens wordt toegelaten, is wenselijk. Voorts is het van belang dat er wordt gestreefd naar een veel intensiever en efficiënter grondgebruik. De taak die de overheid zich stelt voor optimalisering van het grondgebruik in de stad, is evenzeer van toepassing op de havens, waarbij het schaalverschil uiteraard in het oog moet worden gehouden. Voor de terreinen binnen de ring zouden op lange termijn (ver na 2010) de kansen moeten worden benut voor niet alleen een intensiever, maar ook een meer gemengd grondgebruik (inclusief wonen). Dat laatste vergt nogal wat ten aanzien van de aanpak van de milieuproblematiek. Via het opstellen van scenario's moet verder worden verkend welke consequenties deze hebben voor claims op nieuwe en alternatieve (compensatie)locaties in het Noordzeekanaalgebied of elders in de regio.

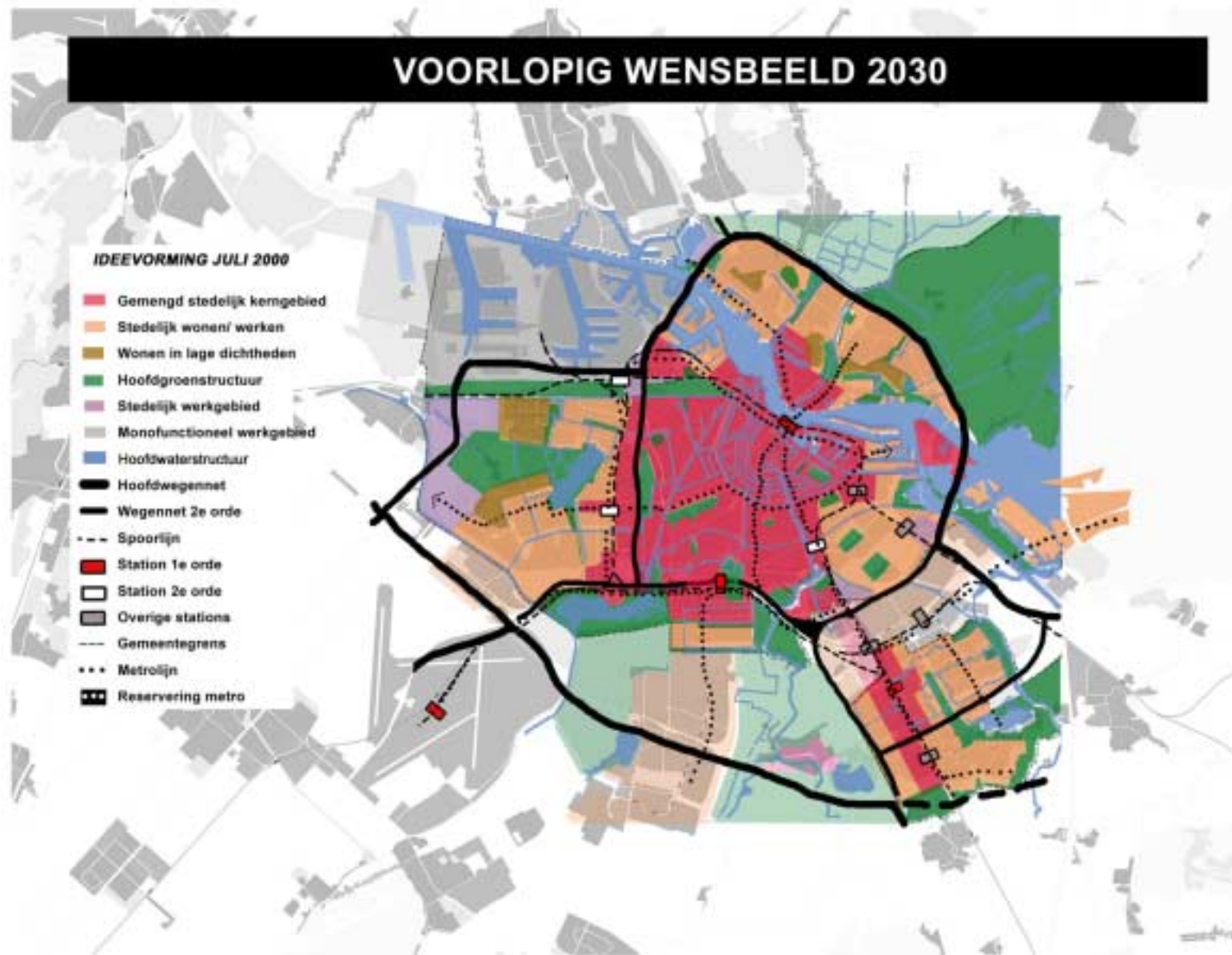
11. Welke strategieën dient Amsterdam te volgen ten aanzien van de broedplaatsfunctie van de stad?

Broedplaatsen hebben betrekking op zowel cultuur als op werkfuncties en zijn van groot belang voor het innovatieve potentieel van de stad. Ze maken in die zin deel uit van het totale pakket aan cultuur- en werkfuncties. Door de druk op de ruimte, vooral vanuit de woningmarkt en de kantorenmarkt, worden met name de niet-commerciële broedplaatsen steeds meer uit de centrale gebieden verdreven. Dat heeft een negatief effect op de centrummilieus van de stad. Er is daarom actief beleid nodig om deze functies te handhaven. Commerciële broedplaatsen, bijvoorbeeld in de ICT-sector en reclamebranche, kunnen marktconforme prijzen opbrengen, maar zijn aangewezen op relatief kleine bedrijfsruimten in het lage en middensegment in de binnenstad. Om deze categorie broedplaatsen te kunnen plek te kunnen bieden, is het van belang voldoende bedrijfsruimte beschikbaar te houden binnen het stedelijk kerngebied. Voor de categorie culturele en ambachtelijke broedplaatsen zou een strategie kunnen zijn, het verhuren van panden door de overheid voor een niet marktconforme prijs. Probleem daarvan is dat de doorstroming in deze panden zal stagneren. Daarom zou er aanvullend vanuit de ruimtelijke ordening een andere lijn moeten worden gevolgd. In gebieden die in potentie een intensiveringsslag kunnen ondergaan, maar waarvoor het juiste moment voorlopig nog niet is aangebroken, zouden initiatieven om bijvoorbeeld verouderde bedrijfspanden te betrekken meer kunnen worden gehonoreerd. Dat betekent bewust een tijdelijke stagnatie in ontwikkeling toelaten, in plaats van alles ten alle tijde te willen upgraden. Deze strategie zou bijvoorbeeld tot ver na 2010 kunnen opgaan voor delen van Ring-West (tot de A10 kan worden ondertunneld) of delen van de IJ-oever (tot de milieuhinder is opgelost).

VOORBEELD TOETSKAART 2010



VOORLOPIG WENSBEELD 2030



De dRO-discussie

Binnen dRO is discussie gevoerd naar aanleiding van een conceptversie van voorliggende notitie. Reacties uit de planteam en een workshop met de mantelgroep structuurplan hebben veel bruikbaar materiaal opgeleverd. Het meeste daarvan zal zijn beslag krijgen in de *visie op hoofdlijnen* waarvan in december een eerste conceptversie zal verschijnen.

De voorliggende discussienotitie Structuurplan heeft ten opzichte van het voorgaande concept de volgende wijzigingen ondergaan:

- er is een paragraaf toegevoegd over ontwikkelingen, problematiek en opgaven. De verschillende denklijnen en voorstellen die in de notitie worden gepresenteerd, kunnen daarmee aan de opgave worden getoetst. De vraag daarbij is of de denklijn 'Kiezen voor stedelijkheid' en de voorstellen die binnen die denklijn worden gedaan, beantwoordt aan de opgave die is gesteld.
- deze paragraaf over de interne dRO – discussie is toegevoegd.
- de kaartjes per laag en de voorbeeld-toetskaart zijn op een aantal kleine punten gewijzigd. Het betreft met name slordigheden en het zorgvuldiger aangeven van begrenzingen. De legenda is hier en daar verduidelijkt.
- het hoe en waarom van de gekozen opzet voor deze notitie is nader toegelicht.

Hieronder volgt een overzicht, algemeen en per laag, van de belangrijkste opmerkingen uit de dRO-discussie, die in de visie op hoofdlijnen dan wel later in het conceptontwerp-structuurplan, in ieder geval een vertaling zullen krijgen:

Algemeen

- kiezen voor stedelijkheid is een logische denklijn om uit te werken;
- elementen uit andere denklijnen kunnen daar ook in passen (marktwerking bijvoorbeeld);
- de rol van de overheid kan verschillen per gebied of per laag;
- het begrip stedelijkheid verdient nadere uitwerking;
- nader uitwerken van de regionale visie en in verband brengen met de visie op de stad;
- uitwerking geven aan de lagenbenadering, qua dynamiekverschil en onderlinge relaties;
- de in de startnotitie gehanteerde laag 4 over de leefcultuur moet toch expliciet worden gemaakt, het is de legitimatie van de keuzes;
- verduidelijk de relatie tussen structuurplan en overig beleidskader;
- een globaal plan betekent selectief zijn en duidelijker prioriteiten en fasering aangeven;
- de ambities moeten worden onderbouwd met cijfers over de stedelijke behoefte.

Laag water en groen

- onderzoek de mogelijkheden van 'rode' investeringen in het groen;
- meer aandacht voor ideeën uit het Waterplan (Hoofdwaterstructuur);
- analyseer de behoefte/het overschot aan volkstuinen en sportvelden;
- specifieke opgaven per scheg definiëren;
- aandacht voor schakelparken in de toppen van scheggen;

- aandacht voor de groene opgave in relatie tot de stedelijke ontwikkeling;
- meer aandacht voor bestaande kwaliteiten van de hoofdgroenstructuur;
- aandacht voor de vraagkant van groene functies (recreatie).

Laag infrastructuur

- afstemmen op de Nota Netstructuren en het AVVP van DIVV;
- nadere onderbouwing van de selectie van NS-stations;
- nadere onderbouwing van de tracés voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn;
- nader onderzoek naar de verknoping van de Oost/Westlijn;
- nader onderzoek naar ontwikkeling van de 2^e ring (inclusief de Nauernaase variant);
- aandacht voor vervoer over water;
- onderzoek de grenzen van intensivering gezien de bereikbaarheidsproblematiek
- meer aandacht aan reserveringen.

Laag vestigingsmilieus

- nadere uitwerking van de milieutyperingen, onder andere centrummilieus en gemengde milieus;
- uitwerking van het begrip 'gemengd stedelijk kerngebied';
- aandacht voor de betekenis van functies op oudere werkgebieden;
- kansen van alle mogelijke ontwikkelingslocaties in beeld brengen (kansenkaart?);
- ontwikkel een afwegingskader voor programmatische keuzes
- ga niet alleen uit van de actuele en verwachte behoefte, maar ook van potenties van plekken;
- meer aandacht voor het creëren van voorwaarden dan aangeven wat waar wel of niet mag;
- meer aandacht voor de potenties van de Westelijke Tuinsteden;
- meer aandacht voor intensivering van haven- en industriegebied.