

**Mutaties ten opzichte van ontwerpstructuurplan  
“Kiezen voor Stedelijkheid” mei 2002**

10 december 2002

## Mutaties ten opzichte van ontwerpstructuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” mei 2002

10 december 2002

### 1. Markthallen

toevoeging aan hoofdstuk 7 ‘Nadere uitwerkingen’ pagina 106

#### Structuurplanuitwerking Markthallen

##### *Context*

Het Markthallenterrein biedt ruimte aan het Food Center Amsterdam. De locatie ligt midden in het westelijk deel van de vooroorlogse gordel rond de Binnenstad. Het gebied valt buiten de milieuhindercontouren van het aangrenzende Westpoort. De bereikbaarheid per auto van dit deel van de stad is redelijk, die per openbaar vervoer is goed. Het terrein is van oudsher bereikbaar over het water, maar tegenwoordig is voor de huidige functie de wegbereikbaarheid dominant. Vanuit het Food center worden winkels en restaurants in de stad bevoorrad. De inrichting en organisatie van het terrein zijn aan herstructurering toe en plannen daarvoor zijn in voorbereiding. Daarbij is behoud van de huidige functie op het huidige terreinoppervlak het uitgangspunt. De bedrijven op het Markthallenterrein staan aan de vooravond van nieuwe investeringen voor de toekomst.

In de stedenbouwkundige structuur van dit deel van de stad vormt het Markthallenterrein een barrière. Het terrein is niet openbaar toegankelijk en ook niet doorkruisbaar. De functie van Food Center levert veel en zwaar transport op. Het wegnemen van de huidige functie van het terrein kan, mede afhankelijk van de nieuwe invulling, leiden tot een vermindering van de belasting door vrachtverkeer van dit deel van de stad. Bij het stadsdeel leven daarom reeds langer wensen tot herbestemming van het terrein. Van belang is voorts dat er op het gebied van stadsdistributie sprake is van snelle ontwikkelingen. In het denken daarover gaat het om nieuwe concepten en daarmee ontstaan ook kansen voor alternatieve, mogelijk zelfs betere locaties. In dat verband zijn locaties in Westpoort of langs de ringweg A10 denkbaar. Niet in de laatste plaats vormt de benodigde ruimte voor woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied voor de centrale stad een belangrijke aanleiding voor een structuurplanuitwerking voor deze locatie.

##### *Visie Markthallenterrein op hoofdlijnen*

De wens bestaat om het Markthallenterrein te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied met veel ruimte voor wonen en aanvullend voorzieningen en economische functies. Goed denkbaar is dat er ook groene functies worden toegevoegd, aangezien dit deel van de stad daar niet ruim in voorziet. Transformatie kan leiden tot een fors programma van tussen de 2.000 à 3.000 woningen. De omvang van dit programma hangt af van de keuze voor a. een totale verplaatsing van het Food Center naar een alternatieve locatie, dan wel b. een gedeeltelijke verplaatsing van de huidige functie, of c. behoud van de huidige functie maar met een sterk ingekrompen ruimtebeslag. Deze keuzes zijn op hun beurt weer afhankelijk van de mogelijkheden van nieuwe concepten voor stadsdistributie en de ruimte die daarvoor elders in de stad kan worden gevonden. Het terrein zal in stedenbouwkundige zin moeten veranderen van een ontoegankelijke barrière tot een integraal deel van de stedelijke structuur.

##### *Opgave structuurplanuitwerking Markthallen*

De structuurplanuitwerking Markthallen moet snel (binnen een jaar na start) uitsluitsel geven of transformatie – overeenkomstig de hierboven geschetste visie – op korte dan wel lange termijn aan de orde is, en daarmee of al dan niet van de voorgenomen investeringen op deze

plek moet worden afgezien. Meer concreet betreft de structuurplanuitwerking het nader bepalen en planologisch vastleggen van onderstaande zaken:

- inzicht in de partijen die betrokken moeten worden bij een transformatie van het Markthallenterrein;
- de betekenis van het Food Center op de huidige locatie voor het sociaal-economisch functioneren van de stad;
- verschillende concepten en organisatievormen op het gebied van stadsdistributie, die model zouden kunnen staan voor het toekomstig functioneren van het Food Center;
- criteria waaraan een geschikte locatie voor dat concept /organisatievorm dient te voldoen en welke concrete locaties dan in aanmerking zouden kunnen komen;
- de mogelijkheden en voorwaarden om alternatieve locaties daadwerkelijk voor stadsdistributie tot ontwikkeling te brengen;
- op het huidige Markthallenterrein de ontwikkeling projecteren van een gemengd milieu overeenkomstig de kenmerken van het milieutype stedelijk wonen / werken, waarbij verschil in omvang en aard van de transformatie in verschillende varianten wordt vertaald;
- inzicht in de daarbij behorende voorwaarden;
- de financiële haalbaarheid van de verschillende transformatievarianten van het Markthallenterrein alsmede van de ontwikkeling van alternatieve locaties voor deze functie;
- de invulling van het woningbouwprogramma voor het markthallenterrein waarbij de bouw van ongeveer 2.500 woningen richtinggevend is;
- de invulling met aanvullende voorzieningen en economische functies;
- de termijn en / of fasering van de transformatie en in het bijzonder de woningbouw;
- ruimte voor groene functies met een openbaar karakter, hetgeen zowel parkfuncties als semi-openbare veldsport- of tuinfuncties kan betreffen;
- de eventuele cultuurhistorische betekenis van de inrichting en opstellen van het Markthallenterrein;
- eventueel benodigde maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur, ook voor langzaam verkeer;
- de gewenste milieukwaliteit binnen de stedelijke ontwikkeling.

## 2. IJoevers

onderstaande tekst ter vervanging van de paragraaf 'ontwikkelingsstrategie noordelijke ijoever' hoofdstuk 7 pagina 110 - 112.

### **Ontwikkelingsstrategie Noordelijke IJoevers Oost**

#### *Context*

De Amsterdamse havens hebben een ontwikkeling doorgemaakt waarbij (deels verouderde) zware haven- en industrieactiviteiten werden gesaneerd terwijl in Westpoort nieuwe ontwikkelingsruimte werd gerealiseerd (onder andere rond de Afrikahaven). De vrijkomende gebieden werden getransformeerd tot intensieve en ten dele gemengde stedelijke milieus. Na het Oostelijk Havengebied komen nu de omgeving van het CS en de westzijde (Houthavens) in ontwikkeling. Aanleiding zijn grote potenties voor intensieve en gemengde stedelijke ontwikkeling ter plekke. Met het plan voor het Shell-terrein wordt de sprong over het IJ gemaakt. Na 2010 kan het transformatieproces zich gaan voortzetten aan de noordzijde in de richting van Zaanstad, waarbij tot en met het NDSM-terrein menging met wonen aan de orde is. Het structuurplan sluit in dat verband aan bij de resultaten van het Masterplan Noordelijke IJoevers van het stadsdeel. Na 2010 ontstaan er ook aan de oostelijke IJoevers van Noord kansen.

De transformatie van de nieuwe gebieden wordt gestimuleerd door de vraag naar ruimte voor (gemengde) stedelijke woonmilieus. Het betreffende gebied heeft bijzondere kansen

door de ligging aan het water, vlakbij de binnenstad maar ook dichtbij Waterland; door de oriëntatie op het zuiden en door het feit dat het huidige ruimtegebruik en de huidige inrichting deels verouderd en deels extensief zijn. Tegelijk wordt een transformatie bemoeilijkt door de aanwezige milieuhinderproblematiek en het belang van de huidige functies.

Er is behoefte om de kansen voor transformatie nader te verkennen, in ruimtelijke zin, maar ook wat betreft de manier waarop het proces van transformatie wordt ingericht en georganiseerd. Om die reden wordt voor het gebied Sixhaven tot aan de ringweg A10 de ontwikkelingsstrategie Noordelijke IJoevers Oost aangekondigd. In de volgende paragraaf wordt (nog zeer globaal) een visie op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordelijke IJoevers Oost gegeven. Daarna wordt een globale opgave voor de ontwikkelingsstrategie geschetst.

#### *Visie Noordelijke IJoevers Oost op hoofdlijnen*

In de Visie van dit structuurplan op hoofdlijnen, zoals ook verwoord in Hoofdstuk 2, worden de Noordelijke IJoevers Oost gerekend tot de gebieden waar menging en intensivering wordt nagestreefd. Het gaat in dit gebied om stedelijke milieus van een hoge kwaliteit, met een menging van functies en – waar mogelijk – hoge bebouwings- en gebruikersdichtheden. Voorwaarden voor deze ontwikkeling vormen het terugdringen van de milieuhinder en het zonodig elders aanbieden van geschikte alternatieve ruimte voor activiteiten die niet met andere te mengen zijn of die plaats moeten maken voor nieuw programma. Andere belangrijke voorwaarden zijn het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en het handhaven van de hoofdgroenstructuur ter plekke met als belangrijkste elementen het Vliegenbos en het Rietland. Vooralsnog is niet aan te geven hoe de transformatie er moet uitzien voor de verschillende deelgebieden welke nu in gebruik zijn als werkgebied, groengebied of (reeds) als woongebied. Verschillende varianten dienen te worden onderzocht. In ieder geval zal er ruimte moeten komen voor minimaal 3.000 extra woningen in de periode 2010 – 2030.

#### *Opgave ontwikkelingsstrategie Noordelijke IJoevers Oost*

Aldus is de opgave voor de Noordelijke IJoevers Oost het in gang zetten van een gefaseerde ontwikkeling die uitzicht biedt op transformatie, waarbij overigens zorgvuldig met bestaande belangen wordt omgegaan en zorgvuldig wordt gecommuniceerd. Voor de komende 10 jaar gaat het vooral om verkennende acties. Bij de op te stellen ontwikkelingsstrategie dienen uiteenlopende partijen betrokken te worden, zowel gemeentelijk als maatschappelijk. De mogelijkheden, uitgangspunten, randvoorwaarden en condities van het transformatieproces zullen uitvoeriger moeten worden verkend. Meer concreet betreft het:

- inzicht in welke gemeentelijke en maatschappelijke partijen in het proces betrokken moeten worden;
- het verstandig omgaan met belangen van de huidige bedrijven en gemeentelijke overheid in de communicatie rond de transformaties die worden verkend;
- het instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op termijn mogelijk te maken en ongewenste tegen te gaan;
- de mogelijke faseringen van het ontwikkelingsproces, waarbij zo mogelijk onderzoeksresultaten over de levenscycli van gebiedsdelen wordt betrokken;
- inzicht in de condities voor transformatie zoals sanering van milieuhinder, vergroting van bereikbaarheid, financiële middelen, geschikte alternatieve ruimte voor functies die vanwege hun ruimtebeslag of milieuhinder niet mengbaar zijn met het nieuw programma, etc;
- de mogelijkheden voor tijdelijk gebruik, waaronder broedplaatsen;
- aard en omvang van het ontwikkelingsprogramma voor de Noordelijke IJoevers Oost, met in het bijzonder aandacht voor een toevoeging van minimaal 3.000 woningen;
- bij de afwegingen omtrent het ontwikkelingsprogramma nadrukkelijk het vraagstuk van de scheve woon/werkbalans betrekken;

- kansen voor bereikbaarheid per openbaar vervoer en strategieën om de patstelling tussen de aanleg van openbaarvervoersinfrastructuur en intensivering van het grondgebied te doorbreken;
- de bestaande waarden en ontwikkelingskansen van water, groen en cultuurhistorische aspecten ('onderleggers'). Hierbij ook het Wensbeeld Hoofdgroenstructuur betrekken;
- het opereren op korte termijn in relatie tot het openhouden van mogelijk toekomstige ontwikkelingen
- onderzoeken van de gewenste milieukwaliteit binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de kansen en beperkingen van de toepassing van hoogbouw.

Voor de afzonderlijke gebiedsdelen of elementen worden nog geen specifieke onderzoeksvragen geformuleerd. Een eerste verkenning daarvan moet plaatsvinden in een later op te stellen Plan van Aanpak. Om die reden geeft de actiekaart geen concrete acties aan voor het onderhavige gebied. Voor de centrale aansturing van deze ontwikkelingsstrategie fungeert de gemeentelijke stuurgroep structuurplan. Voorts is van belang om het stadsdeel intensief bij de ontwikkelingsstrategie te betrekken.

### 3. Nieuwe Meerzone

onderstaande (licht gewijzigde) tekst ter vervanging van de 'opgave structuurplanuitwerking Nieuwe-Meerzone' van hoofdstuk 7 pagina 109 – 110.

#### *Opgave structuurplanuitwerking Nieuwe-Meerzone*

De opgave voor de aangekondigde structuurplanuitwerking betreft het nader bepalen en planologisch vastleggen van onderstaande zaken. Deze zijn voor zover mogelijk verbeeld op de actiekaart van kaartblad 2.

- de precieze aard, omvang en fasering van het ontwikkelingsprogramma voor de Nieuwe-Meerzone, waarbij zeer nadrukkelijk de vraagstukken van de woon/werkbalans, bereikbaarheid en mobiliteitsontwikkeling worden betrokken;
- specifiek het woningbouwprogramma voor de periode 2010 – 2030, dit mede in het licht van de op te stellen programmastrategie woningbouw 2010 – 2030;
- de gewenste maatregelen ter vergroting van de bereikbaarheid over de weg, per rail en over het water, per openbaar en particulier vervoer;
- de bestaande en potentiële kwaliteiten van water en groen, in relatie tot stedelijke en regionale ecologische structuren (Groene As), recreatieve behoefte en concentratiepunten en de cultuurhistorie van het gebied. hierbij het Wensbeeld hoofdgroenstructuur betrekken;
- de betekenis van veldsportaccommodaties en volkstuinen in het gebied alsmede oplossingen en alternatieven voor de accommodaties die door de gewenste intensivering onder druk komen te staan, dit afgestemd op (de aanzet tot ) nieuw volkstuinenbeleid;
- de meest gewenste ruimtelijke configuratie van bebouwde en onbebouwde elementen en verschillende milieutypen;
- de mogelijkheden tot beperking van de barrièrewerking van infrastructuur, rekening houdende met milieuhinder en de noodzakelijke infrastructurele reserveringen;
- de mogelijke fasering van de ontwikkelingen in de tijd;
- bepalen van de gewenste milieukwaliteit binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de kansen en beperkingen van de toepassing van hoogbouw.

De opgave per gebiedsdeel:

- nader onderzoek naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, in het bijzonder wat betreft draagvlak, tracering en ruimtelijke inpassing; voorlopig worden hiertoe op de plankaart twee te onderzoeken varianten aangegeven, één ten noorden en één ten zuiden van de A4.
- nader onderzoek naar eventuele maatregelen voor afwikkeling van wegverkeer over de A4;

- onderzoek naar de mogelijkheden om het volkstuinpark Ons Buiten te herbestemmen (na 2025) tot een hoogwaardig en intensief woongebied met (indicatief) 1.500 woningen;
- in de periode tot en met de transformatie zorgvuldig omgaan met de belangen van de tuinders;
- onderzoek naar de herbestemming tussen 2010 en 2030 van sportpark Sloten en omgeving tot hoogwaardig woongebied met (indicatief) 1.500 woningen, waarbij het bestaande Velodrome als intensief leisure-element wordt opgenomen;
- als variant onderzoeken of een meer gemengd programma op deze locatie mogelijk is;
- onderzoek naar de mogelijkheid van herbestemming van volkstuinpark Lissabon, in aansluiting op een station van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn met (indicatief) 200 woningen tussen 2010 en 2030;
- als variant onderzoeken of een meer gemengd programma op deze locatie mogelijk is;
- onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van bedrijventerrein de Schinkel.
- onderzoek naar de mogelijkheid om het Bijenpark, Siegerpark en Reigersbos te behouden, daarmee de groene route van het Christoffel Plantijnpad ondersteunend;
- versterking van de groene routes in het verlengde van het Christoffel Plantijnpad, langs de Schinkel, langs de ringvaart Haarlemmermeer en langs de oevers van het Nieuwe Meer;
- onderzoek naar de mogelijkheid van integrale herontwikkeling met een nieuw gemengd programma van de zone Oude Haagseweg;
- onderzoek naar het versterken van twee recreatieve linten; de Sloterweg en de noordoever van het Nieuwe Meer;

Voor alle acties die deel uitmaken van deze structuurplanuitwerking geldt dat ze in overleg met relevante buurgemeenten, stadsdelen, Bureau Parkstad en gemeentelijke diensten en bedrijven worden verricht.

#### **4. Westrand en Brettenzone**

onderstaande (licht gewijzigde) tekst ter vervanging van de 'visie en opgave structuurplanuitwerking Westrand' van hoofdstuk 7 pagina 106 - 108.

##### *Visie Westrand op hoofdlijnen*

Gestreefd wordt naar een evenwichtige visie die recht doet aan verschillende ruimteclaims in het gebied. Uitgangspunten zijn onder andere de groene verbinding van Sloterplas naar Spaarnwoude, de recreatieve en ecologische verbindingzone Groene As Amstelland - Spaarnwoude, de landschappelijke inpassing van grootschalige infrastructuur en in samenhang daarmee een inrichting als 'groene plantage'. Dat laatste bestaat uit een duurzaam groenblauw raamwerk, met een flexibeler groenblauwe invulling. Dit raamwerk is afgestemd op de eisen van waterberging in het gebied en bevat recreatieve en ecologische verbindingen. Groene functies als volkstuinen en sportvelden krijgen binnen dit raamwerk een plek. Ook de niet groene functies in de Westrand, zoals bedrijventerreinen, worden zo mogelijk in het raamwerk opgenomen. Claims voor bedrijventerreinen liggen in de Lutkemeer, ter hoogte van de slibvelden bij Spaarnwoude en na 2010 ook in de Osdorper Bovenpolder. De claim voor een bedrijventerrein op de Osdorper Bovenpolder betekent dat er geen claim voor een bedrijventerrein meer ligt in de Osdorper Binnenpolder en dat sportpark de Eendracht wordt behouden. Voor de lange termijn ligt er tevens een reservering voor een werkgebied in de Brettenzone die pas tot ontwikkeling leidt wanneer de noodzaak daartoe wordt aangetoond. De reservering voor dat werkgebied bestaat uit een strip aan de noordzijde van de Brettenzone in plaats van de trechtervormige reservering uit 1996, zodat de groene verbinding niet wordt afgesloten. Het Geuzenbos vormt eveneens een reservering, specifiek voor uitbreiding van het grootschalig werkgebied van Westpoort. Deze vervalt echter wanneer de locatie Gedraaide Machineweg beschikbaar komt. Grootschalige, aan Schiphol gebonden bedrijventerreinen zouden in de visie van Amsterdam in de Haarlemmermeer een plek moeten vinden. Al met al is gezocht naar de meest gunstige

ligging van de werkgebieden in de Westrand, gezien de kwaliteiten en verbindingen van natuur en landschap en gezien de mogelijkheid deze werkgebieden optimaal te ontsluiten. De Westrandweg krijgt in de Amsterdamse visie een zuidelijke afslag op Amsterdams grondgebied (Osdorper Bovenpolder) en deze keuze is uitgangspunt voor de structuurplanuitwerking. Hiermee wordt de ontsluiting verbeterd, niet alleen van de bedrijventerreinen ter plekke, maar ook van Parkstad in zijn geheel. Verder blijft de reservering voor de Westrandrail bestaan. De wenselijkheid van een 'kanaal om de west' zal opnieuw worden onderzocht. Ook de mogelijkheid om de spoorlijn naar Haarlem in noordelijke richting te verleggen en een mogelijke knip in de Haarlemmerweg (na het gereed komen van de Westrandweg) zijn punten van onderzoek.

#### *Opgave structuurplanuitwerking Westrand*

De opgave voor de aangekondigde structuurplanuitwerking betreft het nader bepalen en planologisch vastleggen van onderstaande zaken. De actiekaart op kaartblad 2 brengt deze voor zover mogelijk in beeld:

- de precieze aard, omvang en fasering van het ontwikkelingsprogramma voor de Westrand;
- specifiek het werkprogramma voor de periode 2010–2030 voor de Westrand, dit mede in het licht van de transformaties van werkgebieden elders in de stad, de autonome stedelijke groei van extensieve bedrijvigheid en de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden;
- het ontwikkelingsprogramma dient te worden afgestemd op het vraagstuk van de mobiliteitsontwikkeling en bereikbaarheid, met name over de weg;
- de inrichting van het werkprogramma (op hoofdlijnen) vanuit het belang van de bedrijvigheid zelf, maar vooral ook vanuit de ligging binnen de groene plantage;
- de bestaande landschappelijke waarden en potenties voor het concept van de Groene Plantage. Het gaat daarbij om behoud maar vooral ook ontwikkeling van groene en blauwe kwaliteiten in de Westrandsecheg in het algemeen;
- daarbij worden betrokken het Wensbeeld Hoofdgroenstructuur, het Waterplan Amsterdam, maar ook groene onderleggers op het gebied van cultuurhistorie en natuurwaarden;
- voorts worden betrokken (maar niet als uitgangspunt zondermeer) nieuwe onderzoeksresultaten op het gebied van veldsport;
- tevens wordt (de aanzet tot) nieuw volkstuinenbeleid in de uitwerking betrokken. Daarbij gaat het om zowel nieuwe concepten op het gebied van volkstuinen en verwachtingen over toekomstige behoefte als om de ontwikkeling van complexen ter compensatie van tuinen die in de Nieuwe Meerzone wijken voor verstedelijking;
- de kansen voor inpassing van de recreatieve en ecologische verbindingszones Sloterplas – Spaarnwoude en de groene AS Amstelland – Spaarnwoude;
- verbeteren van doorgaande fietsroutes tussen stad en omgeving;
- het bepalen van de gewenste milieukwaliteit binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

De opgave per gebiedsdeel of ruimtelijk element betreft het nader bepalen en planologisch vastleggen van:

- de precieze positie van de noordelijke afslag van de Westrandweg in Westpoort;
- de vormgeving en landschappelijke inpassing van de Westrandweg;
- de potenties en invloed en de toekomstige Westrandrail;
- de mogelijkheden van verlegging van de spoorlijn naar Haarlem in noordelijke richting;
- de realisering van een extra boog in het spoor tussen Zaanstad en Haarlem;
- de wenselijkheid en mogelijkheden van een 'kanaal om de west';
- de wenselijkheid en consequenties van een ontwaarding respectievelijk een knip in de Haarlemmerweg in combinatie met het verbinden en opwaarderen van de Noordzeeweg – A5;
- de consequenties van de aanleg van een Oost/Westmetrolijn in relatie tot de ontwikkelingskansen van de Westrand;
- het in overleg nader bepalen van de mogelijkheden en consequenties van een draaiing van de Machineweg als uitbreiding van Westpoort, met als uitgangspunt draaiing vanaf de hoek

Houtrakpolder zodat substantiële ruimtewinst kan ontstaan (65 ha) en de Inlaagpolder niet wordt aangetast;

- de ontwikkeling van het werkgebied ter hoogte van de slibvelden. Daarbij ook de eventuele uitbreiding van de milieuhindercontour betrekken;
- ontwikkeling van - indien draaiing van de Machineweg niet doorgaat - een werkgebied op de plek van het Geuzenbos. Uitgaan van de uitvoering van een (tijdelijk) groen inrichtingsplan;
- inpassing van de eventuele ontwikkeling van een bedrijvengebied in de Brettenzone;
- optimalisering van de sportvelden in Ookmeer en inpassing van nieuwe ontwikkelingen zoals die met betrekking tot de Academie voor Lichamelijke Opvoeding (ALO);
- optimalisering van de veldsport op sportpark Spieringhorn;
- het zoeken naar ruimte voor volkstuinen en veldsport (nieuw en ter compensatie) in de Osdorper Binnenpolder en eventueel de Brettenzone. Daarbij dit nieuwe programma inzetten als 'landschapsvorming' zoals verkend in het 'Plan Geuze' en passende in het concept van de Groene Plantage.

Voor alle acties die deel uitmaken van deze structuurplanuitwerking geldt dat ze in overleg met relevante buurgemeenten, stadsdelen, Bureau Parkstad en gemeentelijke diensten en bedrijven worden verricht. Voorts is afstemming van belang met de streekplanuitwerking voor de Westrand van Amsterdam / Noordzijde van de Haarlemmermeer die door de provincie wordt ondernomen.

## **5. zone Amstel - AMC**

onderstaande tekst ter vervanging van de 'Ontwikkelingsstrategie Overamstelzone' hoofdstuk 7 pagina 112 - 114.

### **Ontwikkelingsstrategie Amstel - AMC**

#### *Context*

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een noordelijk deel, de zogenaamde Overamstelzone, bestaande uit de werkgebieden Amstel I, II en Weespertrekvaart en aangrenzende gebiedsdelen, en de A2-zone ten zuidwesten daarvan tussen Duivendrecht en AMC met als belangrijkste gebiedsdeel de omgeving Arena. Beide zones liggen deels buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam en bestaan uit een groot aantal zeer verschillende deelgebieden. Gemeenschappelijk kenmerk is een grote dynamiek die te maken heeft met de uitstekende bereikbaarheid, zowel over de weg als per openbaar vervoer. Het gebied maakt deel uit van de zuidband van Amsterdam en daarmee van de binnenflank van de Randstad.

Bij die dynamiek zijn een groot aantal verschillende spelers betrokken. Er vindt samen met de buurgemeenten reeds planvorming plaats in het kader van het Masterplan Middengebied Zuidoostlob, gericht op verstedelijking in deze zone. Voorts zijn er diverse plannen voor deelgebieden in de maak. Zo is er de Visie Overamstel voor deelgebied Amstel I waarbij de mogelijkheden voor woningbouw zijn verkend. Er vindt visievorming plaats voor de omgeving van het Amstelstation. Voorts zijn er studies op het gebied van de bereikbaarheid (Van Omval tot AMC bijvoorbeeld). Ook voor Amstel III vindt doorlopend planvorming en ontwikkeling plaats, het meest in het oog springend in de omgeving Arena. De plannen en studies betreffen concrete ontwikkeling van nog onbebouwd terrein. Maar nu het gebied langzaam vol begint te raken, gaat het in toenemende mate om transformaties waarbij bestaande functies en bestaand gebruik plaats maken voor een nieuw, vaak intensiever en een meer gemengd programma. De transformatie van de nieuwe gebieden wordt gestimuleerd door de vraag naar ruimte voor gemengde stedelijke milieus en in het bijzonder ruimte voor wonen.

Voor de Overamstelzone zijn er bijzondere kansen door de ligging aan de Amstel en de Amstelscheg, de nabijheid van het intensieve en gemengde stedelijk gebied binnen de ringweg A10, de nabijheid van aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (metro en trein) en aansluiting op het snelwegennet. Tegelijk wordt een transformatie bemoeilijkt door de milieuproblematiek en moet rekening worden gehouden met het belang van de huidige bedrijven voor de Amsterdamse economie. De transformatie is afhankelijk van diverse condities waaraan dient te worden voldaan. Er is behoefte aan een visie op hoe dit proces van transformatie wordt ingericht en georganiseerd en welke doelen kunnen worden bereikt.

Voor de A2-zone vormt de uitstekende bereikbaarheid een belangrijke troefkaart. Bovendien kent het gebied een interessant contrast tussen het grootstedelijk kerngebied rond de Arena en het pastorale groen van de direct daaraan grenzende Amstelscheg. Transformaties worden hier minder door milieuhinder bemoeilijkt, maar de aanwezige grootschalige infrastructuur en de hindercontouren van de luchthaven leggen wel beperkingen op. Wat betreft infrastructuur gaan in de toekomst de potenties van de Gaasperdammerweg, mede afhankelijk van de verbinding A6-A9 (voorlopig 3 varianten overeenkomstig studie de Uitweg) een grote rol spelen. De aanwezige bedrijven in de A2-zone staan minder onder druk dan die op de oudere werkgebieden in de Overamstelzone. Wel spelen er processen van verkantoring. Nabij Duivendrecht zijn er de belangen van veldsport en volkstuinters. Specifiek is er behoefte aan een strategie waarbij in de transformatie van het gebied ruimte voor wonen kan ontstaan. Hoe ziet een 'occupatieproces' in deze zone eruit? Meer algemeen is er behoefte aan een visie op hoe het transformatieproces als zodanig wordt ingericht en georganiseerd.

Om die reden wordt in dit structuurplan een ontwikkelingsstrategie voor de zone Amstel - AMC aangekondigd. In de volgende paragraaf wordt een visie op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling gegeven die de inhoudelijke context vormt van het denken. Daarna wordt de opgave voor de ontwikkelingsstrategie geschetst.

#### *Visie Amstel - AMC op hoofdlijnen*

In de visie van dit structuurplan wordt de zone Amstel - AMC gerekend tot de belangrijkste gebieden voor menging en intensivering. Specifiek voor de Overamstelzone geldt dat de voorwaarden voor deze ontwikkeling vooral het terugdringen van de milieuhinder zijn en het zonodig aanbieden van geschikte alternatieve ruimte voor activiteiten die niet met andere te mengen zijn of die door andere functies worden verdrongen. Essentieel is verder dat er ruimtelijk een goede aansluiting komt op het omliggende stedelijke gebied enerzijds en het groen en landschap van de Amstelscheg anderzijds. De transformatie tot milieu van grootstedelijk wonen/werken op Amstel I in de periode tot 2010 wordt beperkt tot het gebied tussen Amstel en metroringlijn. Daarbij wordt voorzien in het realiseren van 2500 woningen. In de toekomstige ontwikkeling wordt uitgegaan van het behoud van Volkstuinpark Amstelglorie (hoofdgroenstructuur) en sportpark Drieburg als buurtgebonden sportaccommodatie. In de A2-zone zal er sprake zijn van een interne zonering, waarbij intensieve en gemengde milieus (met wonen) nabij de haltes van openbaar vervoer worden gerealiseerd en extensievere werkgebieden in de zone nabij de A2. Station Bijlmer ontwikkelt zich tot een station op nationaal niveau en vormt het centrum van een nieuw grootstedelijk kerngebied. Vrijtijdsbesteding (leisure) is hier het hoofdthema. Daarnaast is er sprake van detailhandel, kantoorfuncties en wonen. Het centrumgebied Zuidoost vormt een nieuw en belangrijk stedelijk ontmoetingspunt in Amsterdam. In de gehele zone Amstel - AMC wordt gezocht naar ruimte voor nog eens 2500 woningen. Het accent zal daarbij liggen op de A2-zone en waarschijnlijk leiden tot verlies aan ruimte voor kantoren. Mede gezien de scheefgroei in de regionale woon/werkbalans wordt dat acceptabel geacht. Woningbouw in deze zone kan gebruik maken van de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en zal leiden tot meer levendige en sociaal veilige stedelijke milieus. Van belang is voorts dat de verbindingen tussen het in de toekomst gemengde stedelijke gebied en de aangrenzende

Amstelscheg sterk worden verbeterd, onder andere door een groenblauwe verbinding ter hoogte van station Duivendrecht.

#### *Opgave ontwikkelingsstrategie Amstel - AMC*

Aldus is de opgave voor de Overamstelzone het in gang zetten van een gefaseerde ontwikkeling die uitzicht biedt op transformatie, waarbij zorgvuldig met bestaande belangen wordt omgegaan en zorgvuldig wordt gecommuniceerd. Voor de komende 10 jaar gaat het zowel om uitvoerende acties die al in het gebied plaatsvinden als om verkennende acties voor de lange termijn. Bij de op te stellen ontwikkelingsstrategie dienen uiteenlopende partijen betrokken te worden, zowel gemeentelijk als maatschappelijk. De mogelijkheden, uitgangspunten, randvoorwaarden en condities van het transformatieproces zullen uitvoeriger moeten worden verkend. Meer concreet betreft het:

- inzicht in welke gemeentelijke en maatschappelijke partijen in het proces betrokken moeten worden;
- het verstandig omgaan met belangen van zittende bedrijven, volkstuinen en sport en gemeentelijke overheden in de communicatie rond de transformaties die worden verkend;
- het instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op termijn mogelijk te maken en ongewenste tegen te gaan;
- de mogelijke faseringen van het ontwikkelingsproces, waarbij nader onderzoek naar de levenscycli van gebiedsdelen wordt betrokken
- daarbij ook aandacht voor eventueel tijdelijke occupaties, bijvoorbeeld (economische) broedplaatsen in de Overamstelzone;
- aandacht voor het occupatieproces van het wonen in het gebied, een functie die tot op heden grotendeels ontbreekt;
- inzicht in de condities voor alternatieve ruimte voor verplaatsing en expansie van niet mengbare activiteiten en bedrijvigheid;
- aandacht voor het belang van extensieve en moeilijk mengbare economische functies en daaraan gekoppelde werkgelegenheid voor laaggeschoolden in dit deel van de stad;
- de omvang en aard van de ontwikkelingsprogramma's en daarbij nadrukkelijk de vraagstukken van bereikbaarheid, mobiliteitsontwikkeling en woon/werkbalans betrekken;
- de mogelijkheden en consequenties van menging in verschillende typen milieus;
- de bestaande waarden en ontwikkelingskansen van water, groen en cultuurhistorische aspecten (onderleggers). Hierbij het Wensbeeld hoofdgroenstructuur betrekken.
- onderzoeken van de gewenste milieukwaliteit binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen;
- de kansen en beperkingen van de toepassing van hoogbouw.

#### Opgave per gebiedsdeel

Voor de specifieke gebiedsdelen of elementen gelden specifieke onderzoeksvragen, schematisch zijn deze weergegeven op de actiekaart van het structuurplan (kaartblad 2). Het gaat om onderzoek naar de mogelijkheden tot:

- functiemenging in de omgeving van het Amstelstation;
- functiemenging met het accent op wonen op Amstel I waarbij de milieuhinderproblematiek ruime aandacht behoeft;
- indicatief moet worden uitgegaan van een opgave om hier tussen 2003 en 2030 2.500 woningen te realiseren;
- het geven van een andere waarde aan de Nieuwe Utrechtseweg als radiaal in het netwerk en daarbij een directe aansluiting op de Spaklerweg onderzoeken met een andere tracering, vormgeving en regime;
- het versterken van de groene openbare route langs de Amstel, juist in deze zone is een goede aansluiting op het stedelijk gebied aan de orde;
- het onderzoeken van een wegaansluiting van de Kruislaan op het werkgebied Amstel I voor een betere ontsluiting;

- integrale herontwikkeling met een nieuw programma voor een aantal groene gebieden ten westen van station Duivendrecht met als inzet verstedelijking;
- daarbij rekening houden met belangen en van de huidige sportclubs en volkstuinters, alternatieve locaties aangeven en afstemming met nieuw volkstuinenbeleid;
- het realiseren van een nieuwe groenblauwe verbinding tussen de Bijlmermeer en de Amstelscheg ter hoogte van station Duivendrecht, die ruimte biedt aan waterberging en een structurerende betekenis heeft in de stedelijke ontwikkeling ter plekke;
- het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur in de zone Duivendrecht - AMC;
- in de omgeving van het AMC en rond de aansluiting Gaasperdammerweg en A2 anticiperen op de eventuele verbinding tussen A6 en A9.
- het vergroten van de mogelijkheden tot waterberging van de A2 zone, zo mogelijk in het gebied zelf en anders in de aangrenzende Amstelscheg;
- vermindering van de barrièrewerking van grootschalige infrastructuur (A2) ter hoogte van het AMC, waarmee de scheg bereikbaar wordt vanuit de stad;
- ontwikkeling van centrumgebied Zuidoost met bijbehorende bouwprogramma's, maar ook in bredere zin als een van de brandpunten van de stad waar mensen elkaar ontmoeten en activiteiten ontplooiën.

Voor alle acties die deel uitmaken van deze ontwikkelingsstrategie geldt dat ze in overleg met relevante buurgemeenten, stadsdelen, en gemeentelijke diensten en bedrijven worden verricht

## **6. woningbouwlocaties en -capaciteit**

De tabel op volgende pagina (linkerrij) vervangt de tabel op pagina 64 van het ontwerpstructuurplan

	nieuw	ontwerpstructuurplan
<b>Realisatie vóór 2010 (Amsterdam Noord)</b>		
-Shell-terrein	1400	0
-NSM-terrein	1400	0
-Buiksloterham	1100	0
-CAN	1360	0
-Bijlmerpark	900	0
-Aalsmeerplein	100	0
-St.Josephkerk	100	0
	<b>6360</b>	
<b>Realisatie ná 2010</b>		
<b>Stad</b>		
Zuidas	6200	5500
Zeeburgereiland	2500	2700
IJburg	3200	3500
Westelijke tuinsteden	4000	3500
Osdorppein	200	200
A10-West	1000	3000
Strandvliet	100	200
Gaasperdammerweg/Kraaiennest	500	500
Markthallenterrein	2500	0
Sportpark Middenmeer Noord	1400	1400
CAN	1650	1000
De Banne	220	5000 (Pan.Noord totaal)
Bijlmerpark	0	900
Aalsmeerplein	0	100
St.Josephkerk	0	100
	<b>23870</b>	
<b>IJoevers</b>		
Sportpark Transformatorweg	0	800
Nieuwe Houthavens	0	1200
Cornelis Douwesterrein	0	9000 (N.IJoevers-west totaal)
Shell-terrein	1100	-
NSM-terrein	600	-
Buiksloterham (kop en midden)	3600	-
XXL-terrein	800	-
IJoevers oostzone	3000	2500 (Akzo / Vliegenbos)
	<b>9100</b>	
<b>Nieuwe Meerzone</b>		
Volkstuinpark Lissabon	200	200
Volkstuinpark Ons Buiten	1500	1400
Sportpark Sloten	1500	1300
	<b>3200</b>	
<b>Overamstelzone</b>		
Volkstuinpark Amstelglorie	0	1200
Sportpark Drieburg	0	500
Sportpark strandvliet	200	200
Amstel I / Weespertrekvaart	2500	2500
Amstel-AMC	2500	0
	<b>5200</b>	
subtotaal	<b>47730</b>	<b>47800</b>
optimalisering verspreid	pm.	pm.
<b>totaal</b>	<b>50000</b>	<b>50000</b>

## 7. milieutoets

Onderstaande tekst wordt opgenomen in een nieuw hoofdstuk 'mobiliteit en milieu'. Hierin worden de paragrafen 'mobiliteitstoets' en onderstaande tekst als paragraaf 'milieu' opgenomen.

In het ontwerpstructuurplan zijn voorstellen gedaan voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In deze paragraaf worden de effecten van 'Kiezen voor Stedelijkheid' voor het milieu in beeld gebracht en worden aanbevelingen gedaan. Het vastgestelde gemeentelijke 'Milieubeleidsplan Amsterdam 2000 - 2003; Doelgericht en Doelbewust' (09-02-2000) en de landelijke milieudoelstellingen vormen de referenties.

*Voorbeschouwing: groei?*

In het structuurplan wordt voorgesteld een aanzienlijke groei te realiseren binnen de stadsgrenzen en dat in het perspectief van een forse groei binnen de regio als geheel. Daarmee lopen stad en regio in de pas met het rijksbeleid. Het gaat om grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen. Groei is zoals bekend een belangrijk thema in de milieuwereeld. Groei die bestaat uit een toename van huishoudens en arbeidsplaatsen leidt per definitie tot een hoger energieverbruik en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. De groei van de mobiliteit doet daar nog een forse schep bovenop. De toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot staat op gespannen voet met de milieudoelstellingen zoals vastgelegd in het verdrag van Kyoto, waarin juist een reductie van die uitstoot de inzet vormt. Dat is ook de inzet van het gemeentelijk Milieubeleidsplan. Gepleit wordt daarom voor een verbetering van de energie-efficiency waardoor de woon- en bedrijfslasten omlaag gaan. De CO<sub>2</sub>-uitstoot per inwoner/arbeidskracht wordt dan gestabiliseerd en kan uiteindelijk gaan dalen. Dat neemt niet weg dat per saldo nog steeds sprake zal zijn van groei van de uitstoot, want er komen immers meer huishoudens en meer arbeidsplaatsen in stad en regio.

De vraag of het wenselijk is dat de regio Amsterdam groeit, in plaats van bijvoorbeeld andere delen van Nederland, is in de eerste plaats een nationaal ruimtelijk vraagstuk. In ieder geval is het uit milieuopectiek gunstig dat binnen de regio Amsterdam een fors deel van die groei voor zijn rekening neemt, overigens ook wat betreft CO<sub>2</sub>-uitstoot. Uit onderzoek [Consumenten in de Compacte Stad (Milieudienst, CEA, 1998)] blijkt dat in Amsterdam per hoofd van de bevolking minder CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten dan in bijvoorbeeld Almere. Als nieuwe Amsterdammers het auto- en openbaarvervoergebruik van hun medeburgers overnemen, dan is extra bouwen in Amsterdam zeker 5% gunstiger dan bouwen in de regio.

De vraag of groei als zodanig eigenlijk wel wenselijk is, is er een van maatschappelijke en politieke aard en gaat veel verder dan het domein van de ruimtelijke ordening. Zo schetst het Milieubeleidsplan dat economische groei en groei van milieubelasting kunnen en moeten worden ontkoppeld. Het structuurplan als instrument van ruimtelijke ordening spreekt zich vooral uit over welke ruimtelijke keuzes, gezien de gegeven groei overeenkomstig het beleid van hogere overheden, de meest wenselijke zijn. In deze paragraaf wordt expliciet ingegaan op de milieudimensie van die keuzes.

Bij een beschouwing over groei dringt zich tevens de vraag op wat de binnenstedelijke groei betekent voor de leefbaarheid van Amsterdam. In klassieke zin geldt dat groei binnen de stad zijn grenzen bereikt wanneer overschrijding van milieunormen dreigt en de gezondheid gevaar loopt. Daarbij komt dat ook gesteld kan worden dat die grenzen zijn bereikt, als door een combinatie van factoren de situatie zodanig verslechtert dat de stad als onleefbaar wordt ervaren. Dit structuurplan geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat daarvan sprake zou zijn. Intensivering en menging als zodanig hebben die dreiging wel in zich, want zowel mensen als functies komen dicht op elkaar te zitten. Extra maatregelen zijn dus geboden. Tegelijkertijd zitten er vele voordelen aan intensivering en menging als het gaat om leefbaarheid. Het gaat uiteindelijk om het bereiken van het juiste evenwicht en dat is in

het hele proces van de totstandkoming van en overleg over dit structuurplan steeds aan de orde geweest.

In het huidige denken over uitbreiding en groei staan begrippen als substitutie en compensatie centraal. Aantasting van het milieu op een plek kan worden gecompenseerd door verbetering elders. En als dat niet mogelijk blijkt, dan kunnen er maatregelen worden getroffen die de gevolgen voor het milieu verzachten. In een stedelijke omgeving, en zeker in Amsterdam, is daar al veel ervaring mee opgedaan. Van rijkswege heeft de Experimentenwet Stad en Milieu die mogelijkheden geboden. Overigens bleek bij de experimenten dat in de meeste gevallen de vraagstukken binnen de bestaande wet- en regelgeving konden worden opgelost. Er lijkt daarnaast ook een tegenbeweging gaande waarbij het milieu weer in zijn klassieke rol wordt teruggedrongen, namelijk het aangeven van grenzen en contouren. De vraag is of dat duidt op een succesvolle 'internalisering' van het milieudenken in de ruimtelijke ordening, of dat het alleen een stap terug is. In het gemeentelijke Milieubeleidsplan wordt in ieder geval nadrukkelijk gekozen voor een brede benadering en voor samenhang met het nationale beleid en de invulling die daaraan op lokale schaal kan worden gegeven.

#### *De visie en de milieueffecten voor de stad.*

De visie in het structuurplan geeft in drie keuzes aan wat 'Kiezen voor Stedelijkheid' inhoudt voor Amsterdam op lange termijn. In de milieutoets zijn per keuze de milieuaspecten en de eventuele milieugevolgen aangegeven.

- *In de stad worden vooral intensieve en gemengde stedelijke milieus gerealiseerd.*  
Deze keuze strookt met het Milieubeleidsplan. Er liggen grote kansen om met de intensivering ook een verbetering van de milieukwaliteit te realiseren. Het structuurplan is daarin stellig en boekt de beperking van het energieverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot al in. Vanuit milieuoptiek zijn er ook vragen. Het sterk mengen van wonen en werken staat immers al meer dan een eeuw onder druk. Milieuhinderlijke activiteiten zijn over de jaren steeds naar de stadsrand verplaatst. Niet alleen milieuhinder was belangrijk, later kwam daar de verkeersaantrekkende werking bij van bedrijvigheid in de stad. Nieuwe technologische middelen bieden tegenwoordig meer mogelijkheden om milieuhinder terug te dringen, aan de bron én ter afscherming van bewoners. Dat kost geld. Het is in toenemende mate ook de verstandhouding tussen bewoners en bedrijven die bepaalt of het hinderniveau acceptabel is. Er staat een wijziging van de Wet geluidhinder op stapel die waarschijnlijk ruimere mogelijkheden zal bieden voor bouwen op geluidsbelaste locaties indien voldoende compensatie aan de bewoners wordt geboden.

- *De bereikbaarheid wordt verbeterd, zowel over de weg als per rail en water, en in directe samenhang met intensivering en de ontwikkeling van centrummilieus.*

Het concentreren van ontwikkelingen in de zones die goed met openbaar vervoer bereikbaar zijn, is uit milieuoogpunt zeer gunstig. Het Milieubeleidsplan bepleit ook 'minder hinder van automobiliteit'. Dat kan enerzijds door het bevorderen van openbaar vervoer, fietsen en lopen, en anderzijds door een goede doorstroming van het autoverkeer te realiseren. Hierdoor wordt de luchtverontreiniging ten gevolge van het autoverkeer verminderd. De mogelijkheden van minder milieubelastend vervoer per rail en over water zouden verder moeten worden uitgewerkt om ze op de milieueffecten te toetsen.

Extra aandacht krijgt de stedelijke luchtkwaliteit, in het bijzonder de uitstoot van stikstofoxiden en fijn stof. Binnenkort stellen B&W de rapportage luchtkwaliteit Amsterdam 2001 conform het besluit Luchtkwaliteit (Stbl. 269) vast. In de rapportage wordt vooral ingegaan op de belangrijkste bron van luchtverontreiniging: het wegverkeer. Uit het rapport blijkt dat in en nabij stadsstraten en rijkswegen die de stad doorsnijden, de normen in zicht komen. Zeker op plaatsen waar ook het geluidsniveau hoog is, gaat de leefbaarheid snel omlaag. De plaatsen waar overschrijdingen dreigen, liggen alle binnen de ring en op delen

van de A10. In de mobiliteitstoets wordt de groei overigens vooral daarbuiten voorzien. Het is dus tevens zaak er op te letten dat de straten buiten de ring niet in de gevarezone komen. De profielen van deze straten zijn ruim, maar die ruimte kan niet in alle gevallen worden gebruikt voor woonfuncties.

In de komende jaren zal de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en stof vanuit gezondheidsoverwegingen worden aangescherpt. De mogelijkheden om daar met substitutie en compensatie overschrijdingen te tolereren lijken klein. Dat zal zeker beperkingen opleggen aan bijvoorbeeld woningbouwlocaties bij snelwegen. Voorts speelt het vraagstuk van de externe veiligheid. De regelgeving zal naar verwachting eerder scherper dan soepeler worden. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de voorgenomen intensiveringen en transformaties.

- *De kwaliteit van water, groen en openbare ruimte wordt vergroot in directe samenhang met de ontwikkeling van de stad en de stedelijke cultuur.*

Het opnemen en uitwerken van de hoofdgroenstructuur in het structuurplan en de daarbij behorende bescherming van het groen is winst. Dat geldt evenzeer voor het streven om groen en openbare ruimte af te stemmen op de intensivering en de veranderende behoefte van de stedeling. Deze keuze is noodzakelijk gezien de voorgenomen intensivering van de stad. Even los van de hoofdgroenstructuur is ook het streven van 'Groen naast de deur' uit het Milieubeleidsplan van belang. Aan de keuze van het structuurplan voor 'minder groen maar wel beter' kan als voorwaarde gesteld worden dat dat groen dan in ieder geval goed bereikbaar moet zijn.

Ook de opname van een hoofdwaterstructuur is een belangrijk winstpunt van het nieuwe structuurplan. In puur milieuhygiënische zin is het streven naar vermindering van lood-, zink- en koperemissies naar het oppervlaktewater belangrijk.

#### *De visie en milieueffecten voor de regio*

Hieronder komen de milieueffecten aan bod van de keuzes voor de regio uit het structuurplan. Daarbij vormen de intenties van het Milieubeleidsplan en het landelijke milieubeleid de referentie.

- *Het ontwikkelen van intensieve en gemengde stedelijke milieus in Amsterdam, en van suburbane en landelijk luxe milieus elders in de regio.*

In het verleden kon de toename van het aantal woningen in de stad de daling van het aantal inwoners niet tegenhouden. Afgelopen decennium is die ontwikkeling ten goede gekeerd. Het bouwen van 50.000 woningen moet die trend continueren en dat is in lijn met de intenties van het Milieubeleidsplan. Voor bedrijven verliep de intensivering tot op heden gemakkelijker. Vanuit de milieuopectiek zou eerst intensivering van stedelijke milieus moeten plaatsvinden alvorens tot nieuwe uitbreidingen wordt besloten. Dit structuurplan is de opmaat tot een grootschalige intensivering, maar de transformaties leiden ook tot een praktijk waarbij intensivering gepaard gaat met uitbreidingen in de stadsranden. Het structuurplan legitimeert dit door te wijzen op het feit dat in en aan de stad in veel hogere dichtheden kan worden gebouwd dan daarbuiten en er dus per saldo veel groene ruimte wordt gespaard..

Het lijkt onontkoombaar dat er in de regio enige specialisatie in woonmilieus plaatsvindt, en Amsterdam is met zijn uitstekende bereikbaarheid en goede voorzieningen niet in eerste instantie de plek om suburbane of landelijk luxe milieus te realiseren. Ook vanuit de invloed op de woon/werkbalans is de aangegeven keuze gunstig. De mobiliteitstoets toont aan dat er sprake is van een scheve balans die in de toekomst nog schever dreigt te worden. Het bouwen van veel woningen in Amsterdam is een belangrijk middel om die scheve balans enigszins te corrigeren en daarmee de (auto)mobiliteit terug te dringen. Daarnaast is het

voor die balans noodzakelijk om in de regio, op goed bereikbare knooppunten, juist meer werkgelegenheid te gaan realiseren.

Het Amsterdamse streven om in de bestaande stad te intensiveren, vraagt als het ware om een compensatie rond de stad en dan met name in de recreatieve (groen en water) sfeer. Een simpele blik op de kaart leert dat de intensivering het mogelijk maakt om de grote regionale landschappen en natuurgebieden ook in 2030 te handhaven. Daarbij is het vanuit de optiek van leefbaarheid wenselijk om de kwaliteit van die gebieden, én hun toegankelijkheid en bereikbaarheid te vergroten. Routes vanuit de stad zijn daarbij belangrijk.

- *Het uitbouwen van Schiphol tot een internationale hub en het ontwikkelen van logistieke en dienstverlenende functies die aan de luchthaven zijn gerelateerd.*

Het structuurplan gaat uit van een groei van Schiphol binnen de milieugrenzen en een optimaal gebruik van het vijfbanenstelsel. Het is een Amsterdams belang om de milieugrenzen zodanig te laten vastleggen en te laten handhaven dat hinder en overlast boven de stad niet toenemen. Een kritische houding is ook gewenst naar het ruimtegebruik in het gebied rond Schiphol. Er is teveel oneigenlijk ruimtegebruik, functies die niet nodig of noodzakelijk zijn voor de luchthaven. Dat brengt de bereikbaarheid van Schiphol onnodig in gevaar en leidt tot een extra toename van het toch al omvangrijke autoverkeer. Juist het autoverkeer is de voornaamste bron van luchtverontreiniging rond Schiphol. Verder is er sprake van veel extensief grondgebruik op bedrijventerreinen, hoewel dat probleem niet alleen geldt voor dit deel van de regio. Voorkomen moet worden dat de inspanningen van Amsterdam om efficiënt en intensief met de schaarse ruimte om te gaan, weer teniet worden gedaan door extensief ruimtegebruik rondom de stad.

- *Ontwikkeling van de zeehavens en concentratie van milieubelastende bedrijvigheid rondom het Noordzeekanaal.*

Vanuit milieuoptiek is het gunstig om hinderlijke en / of gevaarlijke activiteiten die niet (meer) in het stedelijk gebied passen binnen één gebied te concentreren, in plaats van verspreid over de regio te laten bestaan. Het Noordzeekanaalgebied is dan geen onlogische keuze. Tevens moet worden geconstateerd dat er met de aandacht voor het milieu zoals die er nu is in Westpoort, nog veel mogelijkheden bestaan binnen de huidige milieuocontouren van het havengebied. Voorwaarde is dan dat de juiste functies (wat betreft milieuhinder en kadegebondenheid) op de juiste locaties in dit gebied terecht komen. Naarmate de bezettingsgraad van Westpoort toeneemt, zal er een groter beroep op de inventiviteit en creativiteit van alle betrokkenen worden gedaan om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken. Steeds meer zullen fabrieken elkaar in de toekomst, als een vorm van industriële ecologie, opzoeken en zal de afvalstof van de een de grondstof voor de ander zijn. Dat voorkomt veel (gevaarlijk) transport.

- *Het vergroten van de bereikbaarheid in het algemeen en in de zone Schiphol-Amsterdam-Almere in het bijzonder.*

Er is sprake van een grote, deels autonome groei van de mobiliteit. Het vergroten van de bereikbaarheid in bepaalde zones accommodeert een deel van die mobiliteitsgroei en leidt daar tot nadelige gevolgen voor het milieu. Zolang de milieuhygiënische normen niet worden overschreden hoeft dat geen probleem te zijn. Uitbreidingen van infrastructuur kunnen ter plekke ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap. Dat vraagt om voorwaarden ten aanzien van de landschappelijke inpassing van die infrastructuur. Het accommoderen van de mobiliteitsgroei in het algemeen leidt tot meer energieverbruik en daarmee een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De moeizaam verkregen reductie in CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de huishoudens en de industrie kan hierdoor weer teniet worden gedaan. In Amsterdam en de regio is het vraagstuk van externe veiligheid aan de orde rond de ringweg A-10 en de spoorweg Weesp-Zuidoost - Utrecht.

- *Het handhaven van de contrasten tussen stad en land en het vergroten van de kwaliteiten van de grote landschappen.*

Het is uit milieuoogpunt een uitstekende keuze om het groen in de regio te sparen en de woningbouwopgave in de stad te realiseren. Het is daarbij tegelijkertijd mogelijk de kwaliteiten van de groene scheggen en de landschappen en natuurgebieden van de regio te vergroten. Wanneer het regionale groen goed bereikbaar is vanuit de stad, dan wordt er ten dele compensatie geboden aan het leven in een compact stedelijk milieu. Ten dele, want ook in de stad zelf zijn groene voorzieningen nodig om de leefbaarheid in stand te houden. Bij de intensivering van de stad moeten deze worden ontzien.

*Aanbevelingen voor nadere planvorming en uitwerking van het structuurplan.*

1. Pas het zogenaamde 'evaluerend ontwerpen' toe waarbij een bandbreedte voor het milieu vooraf wordt bepaald en de koers binnen die marges kan worden gewijzigd.
2. Beschouw intensiveren als een speciaal ambacht en coördineer zowel het zoeken naar technische oplossingen als de communicatie tussen bewoners en bedrijven om voor elkaar ruimte te scheppen.
3. Betrek de jaarlijkse rapportages over luchtkwaliteit, de veranderingen in de Wet Geluidhinder en de verkeersmilieumonitor (dIVV en MD) bij de nadere uitwerkingen van het structuurplan en reken de mobiliteitstoets door op milieueffecten.
4. Maak bij het bouwen van 85.000 nieuwe woningen in Amsterdam over een periode van 30 jaar duurzaamheid tot een specifiek aandachtspunt en bepaal de ambities op dat vlak.
5. Maak het groen dat rond de stad behouden wordt met de fiets (en zo mogelijk per openbaar vervoer) langs aantrekkelijke en veilige routes bereikbaar.
6. Los de milieuvraagstukken op, op de schaal waarin ze zich concreet aan burgers manifesteren: die van stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen.

## **8. sociaal structuurplan**

Onderstaande tekst op basis van de bijdrage van DWA wordt opgenomen in het hoofdstuk Spreiding en programmering van het Plan, als toevoeging aan de inleiding op de paragraaf 'maatschappelijke functies' op pagina 76 van het ontwerpstructuurplan.

Het doel van dit document is een visie te presenteren die richtinggevend is voor ontwikkelingen in het sociale domein van de stad. Ook daarbij zijn het idee van de netwerkstad en de keuze voor stedelijkheid uitgangspunt. Een passende infrastructuur op maatschappelijk gebied bestaat uit woningen waaronder specifieke woonvormen, welzijnsvoorzieningen, zorgvoorzieningen en overige dienstverlening en een goed toegankelijke openbare ruimte. De infrastructuur moet uiteraard zijn toegesneden op de kenmerken van een wijk, de samenstelling van haar bevolking en de toekomstverwachtingen daaromtrent. Aan zorginstellingen zal ondersteuning worden geboden bij het vinden en beschikbaar krijgen van geschikte nieuwbouw of verbouwlocaties voor nieuwe voorzieningen. Om een goede spreiding van voorzieningen te bewerkstelligen, is het nodig om meer planmatig te werk te gaan en een gericht beleid te voeren, eventueel met behulp van spreidingsplannen.

Onderstaande tekst wordt als extra paragraaf opgenomen in het hoofdstuk 'vrijtijdsgedrag en voorzieningen' van de Toelichting pagina 154.

*De relatie wonen, welzijn, dienstverlening en zorg*

Burgers willen volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving, ook als zij diensten of zorg nodig hebben. Daarbij moet men denken aan ouderen, lichamelijk en verstandelijk gehandicapten, (ex-) psychiatrische patiënten, mensen met chronische en/of terminale ziekten. Gedwongen verhuizingen vanwege het ontbreken van de benodigde voorzieningen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Dit betekent dat in de wijken van Amsterdam op het gebied van wonen, welzijn, dienstverlening en zorg een passend aanbod aanwezig moet zijn.

De nieuwe wijk IJburg is daarvan een positief voorbeeld, maar ook inspanningen van andere stadsdelen. Op basis van de kenmerken van de wijk, de samenstelling van de bevolking en de toekomstverwachtingen daaromtrent worden ramingen gemaakt van de benodigde gebouwde voorzieningen:

- aantallen en soort woningen (WIBO's, MIVA's, groepswonen/gegroepeerd wonen voor specifieke doelgroepen)
- welzijnsvoorzieningen (zorginstellingen met buurtaanbod, multifunctionele centra, buurtcentra, wijkposten, etc)
- zorgvoorzieningen (capaciteit en spreiding van eerste- en tweedelijns zorg, zorgposten, intramurale zorg/tijdelijk verblijf, behandelcentra).

Om alle burgers, ook die met beperkingen, deel te laten nemen aan het maatschappelijk verkeer verdienen inrichting en beheer van de openbare ruimte de nodige aandacht. Het gaat dan om bereikbaarheid, veiligheid, bruikbaarheid en de toegankelijkheid van voorzieningen. Bij het realiseren van een optimale infrastructuur op maatschappelijk gebied moet (buiten de herstructureringsgebieden) vooral gebruik worden gemaakt van reeds bestaande voorzieningen. De ingrijpende veranderingen in de zorgsector (extramuralisering en vermaatschappelijking van de zorg) bieden grote kansen om het voorzieningenaanbod in de wijken op nieuwe leest te schoeien.

## **9. hoofdnetten infrastructuur: geen tekstvoorstel**

## **10. taakstelling arbeidsplaatsen**

De onderstaande tekst vervangt de tekst in de paragraaf werkgelegenheid op pagina 69 van het Plan.

### *Werkgelegenheid*

Met een toename van 50.000 woningen zal ook de bevolking in de periode 2010 - 2030 toenemen met per saldo 50.000 à 95.000 inwoners. De mobiliteitstoets in het structuurplan maakt duidelijk dat de bereikbaarheid in de toekomst een steeds groter knelpunt wordt en dat het raadzaam is om een evenwichtiger woon/werkbalans te realiseren. In de mobiliteitstoets is gerekend met een toename van het aantal arbeidsplaatsen die is gebaseerd op bestaande plannen in de stad. Die bestaande plannen geven alleen al in de periode 2010-2020 een toename van 55.000 arbeidsplaatsen te zien. Die toename zal in werkelijkheid lager zijn, omdat de plannen voor een deel mikken op hetzelfde programma van werkfuncties. Het verdient desalniettemin aanbeveling de bestaande plannen kritisch te gaan beschouwen. Gezien de bereikbaarheidsproblematiek is het zinvol om in het vervolg, namelijk in de structuurplanuitwerkingen en ontwikkelingsstrategieën (en het nieuwe Programma Ruimtelijke Investerings) te komen tot een nadere bepaling van omvang en vooral ook de aard van het Amsterdamse programma voor het werken. De stad is immers niet gebaat bij een te eenzijdige groei van werkgelegenheid in de dienstensector.

## 11. Ijkpunt / preambule

Onderstaande tekst vervangt de tekst van het 'woord vooraf' op pagina 3 van het Plan.

Voor u ligt het structuurplan van Amsterdam. Het is een Amsterdams plan, maar meer dan voorheen zijn de opgaven en oplossingen in regionaal perspectief geplaatst en afgestemd met onze buurgemeenten en de provincie Noord-Holland. Het structuurplan van Amsterdam is daarmee een passtuk in het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid. Dit structuurplan houdt, meer dan in eerdere structuurplannen het geval was, rekening met de lange termijn. Naast de periode tot 2010, waarvoor een nieuwe plankaart wordt vastgesteld, bevat het plan een (indicatieve) toekomstvisie voor de periode 2010 - 2030. Op een bijbehorende actiekaart staan de voorwaardenscheppende acties voor die toekomst vermeld.

Dit structuurplan is behoorlijk ambitieus ten aanzien van de veranderingen in het bestaand stedelijk gebied van Amsterdam. Want de stad zal ook de komende decennia een populaire plek blijven om te wonen, te werken en te recreëren. Volgens de voorliggende visie zal er intensiever gewoond worden in het al bewoonde gebied en zal er ook gewoond worden op plekken die voorheen groen waren of waar vroeger werd gewerkt. Het totale gebied waar werken en wonen zich mengen, zal fors groeien. Deze transformaties moeten in de periode tussen 2010 en 2030 ongeveer 50.000 woningen opleveren. Zo wordt een flinke bijdrage geleverd aan de opgave om in die periode binnen de regio als geheel meer dan 150.000 woningen te realiseren. Door een groot deel van die opgave in het stedelijk gebied van Amsterdam op te lossen, wordt tegengegaan dat elders in de regio grote delen van het open landschap en de natuur onnodig worden aangetast. Bovendien wordt voorkomen dat de stad (opnieuw) bevolking verliest waardoor het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer afneemt.

Dit structuurplan, dat minimaal tot 2010 kan vigeren, vormt een belangrijke aanzet tot de geschetste ontwikkeling voor de lange termijn. De locaties waar herbestemming daadwerkelijk kan plaatsvinden, staan aangegeven op de plankaart en betreffen de periode tot 2010. Locaties die op lange termijn (na 2010) veranderingen kunnen ondergaan zijn aangegeven in het indicatieve toekomstbeeld 2030. Op de actiekaart staan de bijbehorende voorwaardenscheppende acties. Het is belangrijk om te beseffen dat het toekomstbeeld 2030 indicatief van aard is. De visie geeft de huidige (2003) stand van denken weer over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Met dit structuurplan wordt beleid vastgesteld voor locaties die op de plankaart (tot 2010) zijn opgenomen. Er wordt dus niet besloten over herbestemming van locaties zoals die zijn opgenomen in de toekomstvisie, alleen over onderzoek naar die eventuele herbestemming. Evenmin wordt met dit indicatieve toekomstbeeld besloten dat locaties, waarvoor géén herbestemming wordt aangegeven, in de komende dertig jaar niet tóch van functie en bestemming zouden kunnen veranderen. Herbestemming, anders dan de nu vastgestelde plankaart voor de periode tot 2010 aangeeft, vergt hoe dan ook een nieuw of herzien structuurplan met alle daarbij behorende procedures van inspraak en besluitvorming. Aan het indicatieve toekomstbeeld 2030 van het structuurplan kunnen dus geen rechten worden ontleend. Evenmin heeft de gemeente Amsterdam met de vaststelling van dit structuurplan de verplichting de indicatieve toekomstvisie te zijner tijd daadwerkelijk te gaan realiseren. In een nieuw structuurplan zal de toekomstvisie worden herijkt en zonodig worden bijgesteld op grond van de dan geldende inzichten en omstandigheden. Bovenstaande laat het onderstaande onverlet.

De in dit ontwerpstructuurplan neergelegde visie op verdichting binnen bestaand stedelijk gebied, en de intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik, past geheel binnen het beleid van de verschillende overheden. De uitvoering van dit beleid brengt overigens andere problemen met zich mee, die goed onderkend moeten worden. Er moet bij veranderingen binnen bestaand stedelijk gebied immers rekening worden gehouden met belangen van

huidige bewoners, ondernemers en gebruikers. Veel meer dan bij projecten in het buitengebied zal tijd en moeite geïnvesteerd moeten worden in (overleg)processen. Het proces is met name ingewikkeld wanneer bij de intensivering en menging bedrijventerreinen in het geding zijn die in ruimtelijke zin weliswaar extensief gebruikt worden en al dan niet milieuhinder veroorzaken, maar tegelijkertijd economisch vitaal zijn en een belangrijke rol vervullen in de stedelijke en regionale economie. Voor eventuele verplaatsing van deze bedrijven of het ontwikkelen van alternatieve expansieruimte voor een bepaald economisch segment, is de gemeente Amsterdam afhankelijk van de actieve medewerking van rijk en provincie. Alleen wanneer er middelen en alternatieve ruimte in het vooruitzicht kunnen worden gesteld, is transformatie van economisch vitale gebiedsdelen en uitplaatsing van bedrijven bespreekbaar. Van het rijk wordt verwacht dat daar middelen voor transformatie vandaan komen, zoals ICES-gelden. Middelen zijn ook nodig om de transformatiegebieden beter aan te sluiten op het regionale openbaarvervoer- en wegennetwerk. Van de provincie Noord-Holland wordt verwacht dat zij de aanleg van infrastructuur in haar streekplan mogelijk maakt en dat zij tijdig alternatieve ruimte reserveert voor verplaatsing van bedrijven, dan wel als compenserende expansieruimte voor vitale segmenten van de stedelijke en regionale economie.

Amsterdam neemt met dit structuurplan een voorschot op de toekomst. Daarbij zet de stad bewust hoog in. Als niet kan worden voldaan aan de voorwaarden van ruimte en middelen zoals hierboven geschetst, zal een deel van de opgave voor de lange termijn buiten Amsterdam moeten worden opgelost. Gebieden als de Amstelscheg, Waterland en opnieuw het IJmeer komen dan in discussie, en dat zijn nu waardevolle regionale landschappen. Dat is niet de wens van dit college. Wij rekenen erop dat Amsterdam in staat zal worden gesteld de in dit structuurplan geschetste visie te kunnen verwezenlijken.

Namens B&W van Amsterdam,

D.B. Stadig  
Wethouder Ruimtelijke Ordening

## **12. Locatiebeleid**

Onderstaande tekst vervangt de paragraaf locatiebeleid pagina 43 – 46 van het Plan.

In het structuurplan wordt een herziening van het ABC-locatiebeleid voorgesteld. Dit sluit aan bij de voornemens uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Het vernieuwde locatiebeleid heeft een bredere doelstelling gekregen: niet meer gericht op het beperken van de automobilititeit, maar op het vergroten van de vitaliteit van stedelijke netwerken door een integrale benadering vanuit de dimensies economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefmilieu. De uitwerking van dit beleid wordt overgelaten aan provincies, kaderwetgebieden en gemeenten, maar zij worden in elk geval wel geacht een regionaal parkeerbeleid te voeren. Amsterdam heeft voor dit structuurplan een eerste invulling aan de vernieuwing van het locatiebeleid gegeven. Parallel daaraan wordt in ROA-verband meegewerkt aan het ontwikkelen van een regionaal beleidskader en vindt tevens overleg met de provincie Noord-Holland plaats, met als doel het vast te stellen locatiebeleid van de diverse overheden zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Met dit structuurplan worden de uitgangspunten van het nieuwe locatiebeleid vastgelegd. Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in een Nota Locatiebeleid die als aanvullend toetsingskader voor dit structuurplan wordt vastgesteld. In de periode tot vaststelling van de nota wordt afstemming gezocht met de regio.

In het structuurplan wordt voor de komende dertig jaar nog een forse uitbreiding van het aantal woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen in Amsterdam (en in de regio) mogelijk gemaakt.

Het benutten van deze uitbreidingsmogelijkheden leidt tot een aanzienlijke groei van de mobiliteit, ook en vooral die per auto. Zelfs een omvangrijk investeringsprogramma voor de autonetwerken zal die groei niet overal en altijd kunnen bijbenen. Om de bereikbaarheid in regio en stad toch op niveau te houden is het benutten van de investeringen in het openbaar vervoer een voorwaarde. Het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer (en fiets) bereikbare locaties blijft dus noodzakelijk. Zeker in de grootstedelijke gebieden is niet noodzakelijk autogebruik zonder grenzen moeilijk denkbaar. Het lijkt een paradox maar ter wille van een goede bereikbaarheid voor de auto blijft daar het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk. Uit de mobiliteitstoets van dit structuurplan blijkt dat het locatiebeleid een substantiële bijdrage moet en kan leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam.

### *Vestigingsmilieus*

Het nieuwe locatiebeleid is primair een vestigingsbeleid, waarin de beleidsmatig gewenste vulling en kleuring van verschillende gebieden in verband wordt gebracht met hun bereikbaarheid. Door het locatiebeleid te koppelen aan de milieutyperingen van de structuurplankaart wordt het meer integrale karakter vormgegeven. De milieutypen geven immers aan op welke plekken welke functies, mate van menging en stedelijke dichtheid gewenst zijn. In tegenstelling tot het vorige structuurplan worden nu niet alleen voor werklocaties vestigingsvoorwaarden genoemd, maar via de milieutyperingen voor de hele stad.

In de beschrijving van structuurlaag 3 in het volgende hoofdstuk wordt uitgebreid ingegaan op het karakter van de verschillende milieutypen en wordt aangegeven aan welke samenstelling van functies per milieu wordt gedacht. Waar het om de mobiliteitseffecten gaat en de toepassing van het beginsel 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' zijn er echter ook functies die in bepaalde gebieden niet of minder wenselijk zijn. Ook de mate van milieuhinder is een reden voor een selectief vestigingsbeleid. In grote lijnen kan het zo goed mogelijk benutten van de verschillende karakteristieken van de gebieden als volgt worden beschreven.

Metropolitaanse voorzieningen en hoofdkantoren worden gestimuleerd zich in het grootstedelijk kerngebied te vestigen. Andere grote kantoren en stedelijk/regionaal georiënteerde voorzieningen worden – behalve in het grootstedelijk kerngebied – bij voorkeur in het milieu grootstedelijk wonen/werken of grootstedelijk werken gevestigd. Kantoorontwikkeling op grotere schaal is in het milieu stedelijk wonen/werken daarentegen niet wenselijk, evenmin als veel publieksaantrekkende bovenlokale voorzieningen. Overigens zal in het aanvullend toetsingskader voor het locatiebeleid in dit milieutype waarschijnlijk nog onderscheid worden gemaakt tussen gebieden binnen en buiten de Ring. Grootchalige bedrijvenontwikkeling past niet goed in gemengde stedelijke milieus; wel wordt kleinschalige bedrijvigheid daar gestimuleerd, met uitzondering van bedrijven die teveel milieuhinder veroorzaken om nabij woningen gesitueerd te worden. De wens is dat die zoveel mogelijk een plaats krijgen op stedelijke bedrijventerreinen dan wel grootchalige werkgebieden. Zelfstandige kantoorontwikkeling is op stedelijke bedrijventerreinen en grootchalige werkgebieden niet wenselijk. Om de beschikbare ruimte daar ook daadwerkelijk voor bedrijven te behouden, dient het aandeel bedrijfsoppervlak minimaal 70 % per pand te bedragen. Per bedrijf mag de kantooruimte maximaal 30 % beslaan, uitsluitend voor activiteiten die operationeel en logistiek aan de overige bedrijfsactiviteiten zijn gekoppeld. Belangrijke publieksaantrekkende voorzieningen en leisure op (boven)regionale schaal horen bij voorkeur gevestigd te worden in grootstedelijke gebieden. Op stedelijke bedrijventerreinen en vooral in grootchalige werkgebieden liggen voorzieningen niet voor de hand, behalve serviceverlenende faciliteiten ten behoeve van de daar gevestigde bedrijven. Onder bepaalde voorwaarden is er op stedelijke bedrijventerreinen en in het grootchalig werkgebied wel ruimte voor perifere detailhandel en leisure. Bijvoorbeeld grootchalige voorzieningen die in gemengde milieus ruimtelijk niet inpasbaar zijn en/of overlast voor de omgeving veroorzaken. Concentratie van Grootchalige detailhandel (GDV) wordt ook nu al alleen toegestaan in het Centrumgebied Zuidoost, maar incidentele vestigingen zijn ook elders in het grootstedelijk kerngebied of reeds

bestaande winkelconcentraties mogelijk. Perifere detailhandel (PDV) wordt bij voorkeur ontwikkeld op stedelijke bedrijfsterreinen.

Een nadere omschrijving en uitwerking van deze indicatieve wensbeelden en van de toepassing ervan wordt in de Beleidsnota Locatiebeleid opgenomen.

#### *Parkeren*

In het nieuwe locatiebeleid wordt uitgegaan van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Dit betekent enerzijds dat er naar wordt gestreefd het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf maar voor een locatie als geheel wordt vastgesteld en anderzijds dat meer aandacht besteed wordt aan de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers.

Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren en sterk te intensiveren gebieden zal een zogenaamde parkeerbalans worden opgesteld. Doel van de parkeerbalans is om meer flexibiliteit te bieden aan functies en de ruimte efficiënt te gebruiken. Dit gebeurt door uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De functiemening die het structuurplan voor veel gebieden nastreeft vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik. Een parkeerbalans wordt berekend door het geplande bouwvolume te vermenigvuldigen met de voor het betreffende milieutype geldende parkeernorm. Het totale parkeervolume voor het gebied is hiermee bepaald. Dit totale parkeervolume omvat het parkeren op eigen terrein van functies, in gemeenschappelijke bedrijfs- of bewonersgarages, in openbare garages en op de openbare weg. Wanneer een deel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten van de dag of week door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik), kan het te realiseren parkeervolume in het gebied daaraan worden aangepast. In bestaande gebieden met slechts beperkte ruimtelijke ontwikkeling is het niet goed mogelijk een parkeerbalans op te stellen. Het beschikbare parkeerareaal is immers een gegeven – met name wanneer dit grotendeels op eigen terrein van bedrijven bevindt – en kan bij incidentele nieuwbouw alleen een parkeernorm voor het daarbij maximaal te realiseren aantal parkeerplaatsen worden toegepast.

In de grootstedelijke milieus is zowel de noodzaak als de mogelijkheid voor beperking van het parkeervolume en dubbelgebruik van parkeerplaatsen het grootst. Daar wordt namelijk het grootste deel van het ruimtelijke programma toegevoegd en in de hoogste dichtheden gebouwd. Bovendien zijn deze gebieden uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar. De optimale menging van wonen, werken en voorzieningen maakt uitwisseling van parkeergelegenheid mogelijk. In monofunctionele werkgebieden bestaat minder aanleiding voor parkeerrestricties en zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen ook geringer. Het milieutype van stedelijk wonen en werken neemt een tussenpositie in. In de Beleidsnota Locatiebeleid wordt voor elk milieutype het te voeren parkeerbeleid uitgewerkt en beschreven welke parkeernormen per milieutype gehanteerd worden. Tot vaststelling van de Beleidsnota Locatiebeleid blijven de parkeernormen van het vigerende ABC-locatiebeleid van kracht.

### **13. functiemenging binnenstad**

De onderstaande tekst vervangt de tekst op pagina 93 paragraaf Binnenstad en Gordels de eerste twee alinea's onder Visie:

#### *Visie*

De binnenstad moet ook op lange termijn een gebied blijven met een mix van functies, ongeveer zoals nu het geval is. Voorkomen moet worden dat het wonen teveel gaat domineren. Het streven is om het vloeroppervlak van de verschillende soorten functies ongeveer te handhaven op het huidige niveau. De Trendrapportage Binnenstad vormt het instrument om te monitoren of de verhouding tussen de functies in balans blijft. Ook in de toekomst...

#### 14. balans werken

De onderstaande tabellen worden opgenomen in het structuurplan in het hoofdstuk spreiding en programmering (5) paragraaf bedrijven pag.72-76.

##### Balans werkgebieden 2010 binnen gemeente Amsterdam

	'verlies' 2010	'winst' 2010	opmerkingen
<i>Grootschalig Werkgebied</i>			
-XXL-terrein	-15 ha.*		-wordt gemengd
-Houtrakpolder		+560 ha.	-grenswijziging!
-Slibvelden		+30 ha.	-was groen
<i>Saldo grootschalig werkgebied 2010: plus 15 ha. (plus 560 /ha.)</i>			

##### *Stedelijk*

##### *Bedrijventerrein*

-Shell / NSM	-80 ha.*		-wordt gemengd
-Zeeburg (midden)	-25 ha.*		-wordt gemengd
-Amstel I/W.trekvaart	-80 ha.*		-wordt gemengd
<i>Saldo stedelijk bedrijventerrein 2010: minus 185 ha.</i>			

*NB.1 \* Bij de omzetting van stedelijk bedrijventerrein naar stedelijk wonen/werken of grootstedelijk wonen/werken blijft een nader te bepalen deel van de bedrijven behouden. Het werken als zodanig blijft zeker deels behouden, terwijl het aantal arbeidsplaatsen hoogstwaarschijnlijk zal toenemen. Het verlies aan hectares is dus geenszins gelijk aan het verlies van ruimte voor bedrijven / werkgelegenheid.*

##### Balans werkgebieden 2010 – 2030 binnen gemeente Amsterdam

	'verlies'2030 (tov. 2010)	'winst'2030 (tov. 2010)	
<i>Grootschalig Werkgebied</i>			
-CD-terrein	-70 ha.		-wordt lichtpaars
-Machineweg / Geuzenbos		+65 ha. /+ 35 ha.	-ev.grenswijziging -als alternatief
<i>saldo grootschalig werkgebied 2030 tov.2010: minus 5 tot minus 35 ha.</i>			

##### *Stedelijk*

##### *Bedrijventerrein*

-CD-terrein		+70 ha.	-was grootschalig
-Markthallen	-30 ha.*		-wordt gemengd
-Osd.Binnenp.N.	-15 ha.		-blijft groen
-Osd.Bovenp.		+15 ha.	-was groen

*balans stedelijk bedrijventerrein 2030 tov. 2010: plus 40 ha.*

*NB.2 In de balans voor 2030 is niet meegenomen een eventueel verlies aan grootschalig dan wel stedelijk bedrijventerreinen als uitkomst van de ontwikkelingsstrategieën voor de IJoevers Oost en Amstel – AMC. Overigens geldt ook daarbij het onder NB.1 gestelde.*

*NB.3 In bovenstaande balans is nog niet doorberekend dat het grondgebruik van Westpoort (grootschalig werkgebied) met 5% intensiveert zoals in het structuurplan wordt voorgesteld.*

De onderstaande teksten vervangt die van de paragrafen haventerreinen en droge bedrijventerreinen op pagina 72 en 75 van het Plan:

*Haventerreinen (pag.72)*

Het structuurplan gaat op termijn uit van transformatie van het Cornelis Douwesterrein tot een stedelijk bedrijventerrein. Dat betekent dat er geen ruimte meer is voor zware industrie functies (categorie IV en V). Deze transformatie zou leiden tot een toename van de ruimte vraag naar havengebonden terreinen in de orde van grootte van 70 ha. Dit komt globaal overeen met 2 à 3 maal de jaarlijkse vraag. Deze ruimte kan gevonden worden door een forse extra intensivering in Westpoort. Een intensivering in een orde van grootte van 5% over 30 jaar zou al zoveel ruimte opleveren dat voor deze geplande onttrekking rekenkundig gezien geen nieuwe terreinen zouden hoeven worden aangemaakt. Er is echter een groot tekort aan ruimte voor haventerreinen ten behoeve van Amsterdam en de regio. Ook bij de intensiveringsinspanning in de haven, zal op de lange termijn de aanmaak van nieuwe terreinen buiten Amsterdam noodzakelijk blijven.

De vraag wordt bovendien vergroot door eventuele transformatie van haven- en industrieterreinen in andere gemeenten zoals Zaanstad en Haarlem. Er zal dus naar locaties elders in het Noordzeekanaalgebied gekeken moeten worden (Zaandam, Beverwijk, IJmuiden). De voorkeur van Amsterdam gaat uit naar ontwikkeling van een terrein ( 65 ha.) net buiten de gemeentegrens, direct aansluitend op de Afrikahaven. Daarbij wordt de Machineweg gedraaid (vanaf de zuidwesthoek in bedrijvengebied Houtrakpolder). Voor deze Machineweglocatie is echter medewerking noodzakelijk van de provincie Noord-Holland en van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Als beste alternatief binnen Amsterdam is het Geuzenbos aangewezen. Dit terrein is echter minder groot (circa 35 hectare), niet aan vaarwater gelegen en wordt ook als groen van veel waarde geacht. Amsterdam blijft dus aandringen op de locatie Gedraaide Machineweg.

*Droge bedrijventerreinen (pag.75)*

Op basis van de beschikbare ruimte op bestaande terreinen en in bestaande plannen (PRI) kan naar verwachting aan de jaarlijkse vraag (26 tot 31 ha./jaar) naar ruimte voor droge bedrijventerreinen worden voldaan, zonder veel nieuw terrein aan te maken. Zie ook de bijgaande grafiek op pag. 74 van het Plan. Nodig is een beleid van menging, intensivering en een optimaal gebruik van de milieuzones in de bestaande stedelijke bedrijventerreinen. Vanwege de transformaties die al starten voor 2010 (Zeeburg, Shell-NDSM, Amstel I / Weespertrekvaart) heeft de plankaart al de kleur van (grootstedelijk) gemengd wonen / werken gekregen. Daarmee ontstaat er ogenschijnlijk een 'verlies' aan stedelijke bedrijventerreinen van per saldo ongeveer 185 ha. ten opzichte van het structuurplan Open Stad 1996. De werkelijkheid is minder ongunstig dan deze rekensom doet vermoeden want binnen de tot gemengde milieus te transformeren gebieden zal een deel van de bestaande bedrijvigheid worden behouden en wordt er bovendien ruimte gerealiseerd voor andere typen werkgelegenheid. Na 2010 wordt het verlies overigens gedeeltelijk weer gecompenseerd. Weliswaar leidt herbesteding van de Markthallen tot (maximaal) 30 ha. terreinverlies (met dezelfde kanttekening) maar een transformatie van het grootschalige werkgebied van het CD-terrein tot een stedelijk bedrijventerrein levert rekenkundig 70 ha. 'ruimtwinst' op.

## 15. losse puntjes

### *Hoogbouw*

Pag.47 ontwerpstructuurplan paragraaf Hoogbouw ter vervanging van de laatste 3 alinea's 'Het verantwoord plaatsen.....structuurplan'.

Het verantwoord plaatsen van hoge gebouwen wordt getoetst aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage (HER). Dit geldt voor gebouwen die hoger zijn dan 30 meter of 50% of meer afwijken van de overwegende bouwhoogte in hun omgeving. Als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996) werd de notitie 'De Hoogbouw Effect Rapportage' (januari 1999) vastgesteld. In deze notitie staan criteria genoemd voor welke gevallen van hoogbouw een HER-procedure aan de orde is. Het instrumentarium zal worden geactualiseerd in samenhang met het structuurplan. Daarbij is het doel om de mogelijkheden van een actiever, meer sturend hoogbouwbeleid te onderzoeken. Een en ander zal in een aanvullend toetsingskader voor hoogbouw zal worden uitgewerkt.

### *Geluidhinder*

Op pag.47 ontwerpstructuurplan paragraaf Geluidhinder wordt aan de laatste alinea (.....vastgesteld) toegevoegd:

Vooralsnog is invulling gegeven aan de beleidsvrijheid die de gemeente Amsterdam kent op gebied van geluidhinder middels de notitie Beleidsvrijheid hogere waarden-procedures Wet geluidhinder. Indien de wetgeving niet wezenlijk verandert, kan deze laatste notitie geactualiseerd worden.

### *Groene onderleggers*

Op pag.53 ontwerpstructuurplan wordt aan het einde van de paragraaf groenstructuur een alinea toegevoegd:

Ten aanzien van cultuurhistorie, natuurwaarden en recreatiebalans zullen overigens "onderleggers" worden opgesteld op basis van onderzoek. Deze zullen worden ingebracht bij de nadere uitwerkingen van het structuurplan. Voor groene gebieden in het structuurplan aangemerkt voor transformatie op termijn, zullen in de nadere uitwerkingen van het structuurplan ook uitspraken worden gedaan over het gewenste 'tijdelijke' gebruik van deze terreinen. In de periode tot aan het moment van transformatie moet verrommeling van deze gebieden worden voorkomen.

### *Recreatieve fietsroutes*

Op pag.53 ontwerpstructuurplan wordt na de paragraaf groenstructuur een paragraaf 'recreatieve fietsroutes' toegevoegd:

#### Recreatieve fietsroutes

Gekoppeld aan de water- en groenstructuur zou de structuur van de recreatieve hoofdroutes voor fietsen (en wandelen) moeten worden gecompliceerd. In de nota Lekker wandelen en fietsen in Amsterdam wordt ingezet op het vervolmaken van een netwerk van tangenten/ringen en radialen. Fietsen (en wandelen) zijn belangrijke recreatieve activiteiten van de Nederlandse bevolking. Voor de recreant zijn de directheid van een route is van minder van belang, een groene, natuurlijke, rustige of landschappelijke inscenering des te meer. De recreatieve hoofdroutes vormen belangrijke verbindende schakels in de hoofdgroenstructuur en zijn veelal gekoppeld aan waterlopen. Daarnaast zijn de routes doorgaand, stadsdeeloverschrijdend, rustig en veilig en waar mogelijk gekoppeld aan cultuurhistorische elementen van formaat, recreatieve concentratiepunten of recreatiegebieden.

### *Milieutype landelijke luxe*

Op pag.61 wordt na 'stedelijk wonen-werken een kopje 'landelijk luxe' toegevoegd:

#### *Landelijke luxe*

Hieronder worden verstaan woongebieden waar wordt gewoond in lage dichtheden in (voormalig) landelijk gebied. Het betreft veelal oude lintbebouwing of dorpskernen, zoals in Waterland. In deze gebieden wordt behoud van het cultuurhistorische en landschappelijke karakter voorgestaan.

### *Groenstedelijk wonen*

Op pag.60 wordt onder stedelijk wonen – werken in de tweede alinea na '.....toegevoegd op kansrijke plekken' toegevoegd:

Dat neemt niet weg dat er binnen dit milieutype ook ruimte kan blijven bestaan voor woontypen in lagere dichtheden en een groen karakter (ook wel 'groenstedelijk wonen' genoemd), mits er elders in een dergelijk gebied plekken zijn waar juist zeer dicht en stedelijk gewoond wordt.

### *volkstuinbeleid*

Op pag.82 wordt onder 'transformatie van volkstuinparken' toegevoegd:

In de nadere uitwerkingen van het structuurplan zullen resultaten van nieuw onderzoek, als opstap naar meer structureel volkstuintuinbeleid, worden betrokken. Er is meer inzicht nodig in de herkomst van tuinders, in het verschillende gebruik van de verschillende tuintypen, in de verschillen in betekenis voor de leefbaarheid en in de mogelijkheden om meer openbaarheid te realiseren.

### *Groene driehoek*

Op pag.97 wordt onder 'transformatie van volkstuinparken' aan de een na laatste alinea (.....Purmerend niet onmogelijk worden gemaakt toegevoegd:

De groene driehoek tussen Noord-Hollands Kanaal, A10 en Nieuwe Leeuwarderweg maakt geen deel meer uit van de hoofdgroenstructuur. Een ontwikkeling van intensieve outdoor-sport op deze locatie is mogelijk binnen de aanduiding groen buiten de hoofdgroenstructuur. De benodigde bereikbaarheid voor intensieve sportfuncties en een sporthotel kan hier worden geboden middels een frequente haltering van de bus.

### *Uitweg*

In plaats van nu al te keizen voor de directe verbinding tussen A6-A9 door het Geingebied, wordt voorlopig uitgegaan van drie varianten zoals die worden onderzocht in de studie 'de Uitweg'. Op vele plekken in de tekst komt de kwestie A6-A9 ter sprake en zal hiervan melding worden gemaakt.

### *verklarende woordenlijst*

Er zal een verklarende woordenlijst worden opgenomen.

**16. inleiding / hoofdstuk 1:** nog geen tekstvoorstel

**17. kaartwijzigingen: zie kaarten**

- consequenties plankaart 2010
- consequenties visiekaart 2030
- hoofdnet fiets