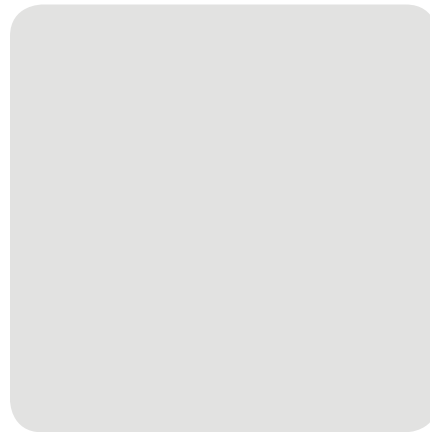




Gemeente
Amsterdam



Koers 2025

Ruimte voor de stad

Versie april 2016

**Gemeente Amsterdam,
April 2016**

Foto's: Fotobank, Gemeente Amsterdam

Inhoud

Samenvatting	4
Inleiding	6
1 Ruimte voor de stad	10
2 Strategieën voor wendbaarheid en kwaliteit	22
2.1 Wendbaarheid	22
2.2 Kwaliteit	24
3 Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling 2016-2025	26
3.1 Bouwstenen	30
3.2 Kosteneffectiviteit en maatschappelijke effecten	45
3.3 Uitvoerbaarheid	45
4 Werkprogramma 2016	48
4.1 Nieuwe projecten 2016	49
4.2 Gebiedsuitwerkingen	51
4.3 Thematische studies	54
4.4 Financieel Perspectief Koers 2025	57
5 Programmaorganisatie en proceskosten	62
Bijlage 1: Ontwikkeling planvoorraad 2015-2030	67
Bijlage 2: Monitor en mengpaneel	72
Bijlage 3: Schets stedelijke millieutypen	73
Bijlage 4: Risicoinventarisatie Ruimte voor de Stad	76

Samenvatting

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Structuurvisie

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Een andere manier om de woningvoorraad uit te breiden is transformatie, het omvormen van bestaande gebouwen (bijvoorbeeld leegstaande kantoren) tot wooncomplexen. Hiermee wordt één van de belangrijkste kwaliteiten van Amsterdam verder uitgebouwd: de menging van wonen,

werken en ontspanning. In een economie, die in toenemende mate een kennis- en netwerkeconomie is, werkt dat gegeven als een magneet op bedrijven en ondernemers.

Ontwikkelstrategie 2016-2025

'Koers 2025' operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren van grof naar fijn beredeneerde keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want de stad groeit. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid neemt toe en ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel.

Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie nestelt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

Wendbaarheid en kwaliteit

Om de planvoorraad op peil te houden zal al vanaf 2016 gestart moeten worden met nieuwe woningbouwprojecten. De economische crisis van de afgelopen jaren heeft ons geleerd dat het aanwijzen van ontwikkellocaties zó moet gebeuren dat er snel en adequaat kan worden ingespeeld op eventuele veranderingen in de woonvraag van de stad. De stedelijke ontwikkelstrategie moet daarom wendbaar zijn, dat wil zeggen snel aanpasbaar aan economische ontwikkelingen. Bovendien moet de strategie voorzien in een hoge kwaliteit van leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad.

Om flexibel te kunnen inspelen op een veranderende markt vraagt de stad over een divers aanbod van ontwikkellocaties beschikken. Dat betekent dat de locaties moeten variëren in omvang, type en spreiding over de stad.

De Amsterdamse ontwikkelstrategie richt zich primair op het realiseren van voldoende woningen in kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Daarin worden drie typen onderscheiden: grootstedelijke centra, gemengde stadsbuurten en groenblauwe woonbuurten. Deze drie milieus worden gekenmerkt door een zeer uiteenlopende dichtheid en functiemenging. De komende jaren zal de nadruk liggen op het ontwikkelen van nieuwe stadsbuurten. Hier is naast wonen ook ruimte voor goede maatschappelijke voorzieningen,

bedrijvigheid en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een fijnmazige ontsluiting maken de nieuwe buurten onderdeel van de stad.

Strategische ruimte

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkeling in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties noemen we de 'Strategische Ruimte'. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Door de projecten te clusteren in 'bouwstenen' ontstaat een helder inzicht in de afhankelijkheden en de quick wins.

Werkprogramma 2016

Op basis van de analyse van de bouwstenen is een 'Werkprogramma voorbereiding integrale gebiedsontwikkeling 2016' opgesteld. Dit werkprogramma bestaat uit Nieuwe Projecten, Gebiedsuitwerkingen en Thematische Studies. Om snel tot uitbreiding van de planvoorraad te komen start een pakket nieuwe projecten voor de bouw van circa 12.000 woningen. Per locatie is aangegeven welke investeringen in bereikbaarheid, openbare ruimte en groen hiermee samenhangen. Daarnaast wordt een reeks Gebiedsuitwerkingen

gestart, gericht op het verder specificeren van de strategische ruimte voor de bouw van nog eens 20-25.000 woningen. Afhankelijk van de vraag kan vanaf 2017 hieruit worden geput om een volgende tranche ontwikkellocaties in planvoorbereiding te nemen. Thematische studies moeten meer inzicht geven in de wenselijke ontwikkeling van de economie van de stad, de bevolkingssamenstelling, in nieuwe onderwijs-, zorg- en sportvoorzieningen, grootstedelijke attracties en het in vervolg van de stedelijke vernieuwing. Dat maakt het mogelijk in de komende jaren goede afwegingen te maken in de planvorming voor nieuwe projecten. Het financieel perspectief bij het Werkprogramma 2016 biedt op basis van kengetallen een globaal inzicht in de omvang van investeringen waarover bij de totale uitvoering van Koers 2025 de komende jaren per project besloten zal moeten worden. Deze investeringen zijn onderverdeeld naar de onderdelen van het Werkprogramma en naar gebiedsexploitaties, planoverstijgende investeringen in groen, openbare ruimte en infrastructuur en maatschappelijke accommodaties.

Organisatie

De coördinatie en afstemming van de nieuwe projecten vindt in de komende jaren plaats in een nieuw team: het Team Ruimte voor de Stad. Het Bestuurlijk Team van de meest betrokken wethouders en de ambtelijke stuurgroep richten zich vooral op de strategische afwegingen: waar en hoe ontwikkelen we de stad verder?

Inleiding

Amsterdam groeit al jaren. Mensen zoeken bij crises én voorspoed steeds vaker hun heil en geluk in de grote stad, een trend die zich wereldwijd manifesteert, ook in Amsterdam.

Terwijl de gemeente in 2010 een bouwstop afkondigde, midden in de economische crisis, stroomde de stad toch vol. Als een spons nam Amsterdam nieuwkomers, jongeren, gelukszoekers, gezinnen en internationals op. Men nam genoeg met kleine huizen, betrok met lotgenoten collectief appartementen, maar de vraag naar nieuwe woningen was niet meer te stuiten.

Met het aantrekken van de economie en het aantrekken van de woningmarkt heeft het college van B&W in het coalitieakkoord 2014 afgesproken om in te zetten op de bouw van 5.000 woningen per jaar. Waar moeten deze huizen komen?

Al eerder, in de Structuurvisie Amsterdam 2040 en het Strategisch Plan, werd de strategie ontvouwd om te verdichten: bouw binnen bestaand stedelijk gebied, verdicht en transformeer waar mogelijk. Dat is economisch slim, maar heeft ook in sociaal opzicht een grote betekenis. In compacte gebieden is functiemenging (draagvlak), heterogeniteit (voorzieningen), diversiteit (sociaal) makkelijker te realiseren dan in suburbane gebieden met lage

dichtheden. Kortom: in een compacte stad zijn meer keuzemogelijkheden voor meer mensen. Ook duurzaamheid gedijt beter in hoge dichtheden: afstanden worden korter, autogebruik teruggedrongen, CO2 verbruik lager, de ecologische footprint kleiner.

Amsterdam wil een duurzame, diverse en economisch robuuste stad zijn, waar Amsterdammers zoveel mogelijk baat bij hebben. Verdere groei van de bedrijvigheid uit binnen- en buitenland, van de



werkgelegenheid en van het aantal recreatieve en zakelijke bezoekers hoort daar bij. Een aantrekkelijk woon- en werkmilieu is een niet te onderschatten asset om een sterke positie te verwerven én te behouden in de concurrentie met andere steden en regio's. Dit vraagt om forse investeringen in bereikbaarheid, groen en openbare ruimte. Groei van de stad betekent ook dat de druk op maatschappelijke voorzieningen toeneemt en het aantal scholen voor primair en voortgezet onderwijs in de stad moet uitbreiden.

De kwantitatieve ambitie om de bouw van 5.000 woningen per jaar mogelijk te maken, gaat dus gepaard met een strategische en kwalitatieve ambitie: waar bouwen we, wat bouwen we, en hoe maken we een goede combinatie met werkgelegenheid en voorzieningen? Cruciaal is ook hoe we de juiste afwegingen maken in een krachtenveld waarin we maar een paar jaar vooruit kunnen kijken.

Structuurvisie 2040

Ruimte voor de Stad is het programma waarmee het College de ambities in de komende jaren wil waarmaken. Koers 2025 is de eerste stap in dit programma en schetst de strategie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam: waar en onder welke condities en voorwaarden zijn gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk

en mogelijk in de periode 2016-2025? De kaders voor deze ontwikkeling liggen vast in de Structuurvisie 2040.

De Structuurvisie 2040 zet in op de ontwikkeling van een economisch sterke en duurzame metropool langs vier lijnen: uitrol van de binnenstad, ontwikkeling van het Waterfront, internationalisering van de Zuidflank en ontwikkeling van het metropolitane landschap (weergegeven in de kaart op p. 8). Hierin staan zes ruimtelijke opgaven centraal: verdichten, transformatie van functies, regionaal openbaar vervoer, een hoogwaardige openbare ruimte, meer gebruik van groen en water en duurzame energie. Op basis van deze lijnen en opgaven vindt Amsterdam de komende jaren ruimte voor groei vooral in ontwikkellocaties in de Ringzone. In dit gebied, strategisch gelegen tussen de voor- en naoorlogse stad, rond de A10, de metroringlijn en het IJ, is ruimte én aanleiding voor intensivering. Dit gebied ontwikkelt zich de komende jaren tot verbinder tussen het centrum en de stadsdelen buiten de ring en toegangspoort tot de stad vanuit de regio, met excellente fiets- en OV-verbindingen en aantrekkelijke straten en parken.

Koers 2025

Met de acties uit Koers 2025 scheidt het gemeentebestuur voor de periode tot 2025 ruimte voor



het realiseren van 50.000 woningen in de stad. Dit gebeurt gefaseerd. In 2016 start de planvorming voor de eerste serie nieuwe projecten met ruimte voor circa 12.000 woningen. Daarmee is Koers 2025 het verbindend document tussen de Structuurvisie en projecten. Waar in Koers 2025 voorgestelde ontwikkelingen mogelijk conflicteren met de Structuurvisie wordt dit expliciet vermeld en in vervolgfases nader onderzocht. Afwijkingen van de Structuurvisie zijn mogelijk, mits de Gemeenteraad daarmee instemt.

Om te kunnen sturen op aspecten als dichtheid en functiemenging worden in Koers 2025 voor nieuwe ontwikkelgebieden drie typen stedelijke milieus onderscheiden: gemengde stadsbuurten, nieuwe centra en groenblauwe woonbuurten. We hebben

Visie Amsterdam 2040

Waterfront

- wonen - werken
- werken - wonen
- werken
- projecten in planvorming of recent gerealiseerd

Uitrol

- wonen - werken
- werken - wonen
- beperkte kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
- kwaliteitsimpuls stadsstraten
- kwaliteitsimpuls pleinen
- Marine etablissement
- kwaliteitsimpuls stadspark

Zuidflank

- Zuidas
- wonen - werken
- werken - wonen
- werken
- projecten in planvorming of recent gerealiseerd

Metropolitaan landschap

- Amstelscheg
- Amsterdamse Bosscheg
- Tuinen van west
- Brettenzone
- Zaansescheg
- Waterland
- Diemerscheg
- IJmeerscheg

* Voor studiegebied Haven-Stad is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de Gaasperplas zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.

Algemeen

- capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
- capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
- hogesnelheidslijn
- HOV (bus/tram/metro) bovengronds
- HOV (bus/tram/metro) ondergronds
- internationaal OV knooppunt
- hoofd OV knooppunt
- secundair OV knooppunt
- optie Regionaal Schiphol - Almere
- optie Oostwest metrolijn
- nieuwe pont-/veerverbinding
- ondergrondse verbinding**
- P+R locatie
- zeesluis
- 2^e zeeceruise terminal
- wachtplaats binnenscheepvaart
- intensivering RAI-terrein
- topwinkelgebied
- intensivering haven
- stadsverzorgend bedrijventerrein
- kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
- jachthaven
- zoeklocatie uitbreiding havengebied
- (grond-)water gerelateerd project
- 2^e terminal Schiphol
- optie locatie Olympische Spelen
- studiegebied*
- regionale fietsroute
- Stelling van Amsterdam
- strand
- metropolitane plek
- recreatief programma
- suggestie natuurontwikkeling
- ontwikkeling waterrand
- kwaliteitsimpuls overgang stad-scheg
- Sportas
- Kompaseiland en fietsbrug



bewust gekozen voor een grofmazige indeling. Hiermee willen we ruimte laten in het verder planvormingstraject voor de Amsterdamse traditie van het ontwikkelen van uitgesproken buurten en tegelijk recht doen aan de sturingsbehoefte op sociaal en economisch evenwicht: waar zijn hoge dichtheden, diversiteit en dynamiek te vinden? Waar kun je terecht voor meer rust en ruimte? In hoeverre zijn deze gebieden toegankelijk voor verschillende inkomensgroepen en waar ligt de balans?

Gedurende het vervolg van de planvorming zal de kleur en het karakter van deze gebieden in Strategiebesluiten concreter ingevuld worden.

Koers 2025 is een adaptieve strategie, met een werkwijze waarin snel geanticipeerd kan worden op de maatschappelijke en economische dynamiek. Intensivering van de bestaande stad vraagt om zorgvuldig plannen. Onderdeel van de adaptieve strategie is dat nieuwe ontwikkelingen voortbouwen op gebiedseigen kwaliteiten en er ruimte is voor lokale, bijzondere en kleinschalige initiatieven, die misschien een langere doorlooptijd kennen, maar op termijn grote meerwaarde hebben. Koers 2025 sluit aan bij de regionale woningbouwopgave. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) richten de vraag in Amsterdam, Haarlem en Zaanstad zich vooral gemengde stedelijke milieus. De uitleglocaties bij Almere en in de Haarlemmermeer

bieden vooral ruimte aan grondgebonden woningen in lagere dichtheden met een minder sterke functiemix.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 schetst de urgentie van 'Koers 2025'. Wat is er nodig is om aan de Amsterdamse woningbouwambities te voldoen en tegelijkertijd opkomende bedrijvigheid en de groeiende toeristische sector een plek te geven? De ontwikkeling van nieuwe stedelijke milieus kan niet los worden gezien van samenhangende en soms voorwaardelijke investeringen in bereikbaarheid, groen en maatschappelijke voorzieningen

In hoofdstuk 2 gaan we in op het specifieke karakter van de ontwikkelstrategie van 'Koers 2025'. Het is een strategie voor de middellange termijn en moet voldoen aan een belangrijke eis, namelijk: flexibel zijn. Gebiedsontwikkeling is onderhevig aan economische ontwikkelingen en veranderende voorkeuren. De strategie moet in kunnen spelen op de veranderingen in woningbehoeften die hier het gevolg van kunnen zijn.

In hoofdstuk 3 geven we een overzicht van de lopende gebiedsontwikkelingsprojecten en van de mogelijke projecten. De mogelijke ontwikkellocaties hebben we samengebracht in 17 zogenaamde 'bouwstenen' die samen de strategische ruimte

voor gebiedsontwikkeling vormen.

In hoofdstuk 4 is op basis van de analyse van de bouwstenen een Werkprogramma 2016 opgesteld, dat bestaat uit een pakket nieuwe projecten en een reeks studies gericht op het vergroten en nader specificeren van de strategische ruimte. Tevens wordt bij dit Werkprogramma 2016 een financieel perspectief op hoofdlijnen gegeven.

In hoofdstuk 5 beschrijven we de organisatie van het programma Ruimte voor de Stad in 2016 en 2017 en de financiële dekking van de te ondernemen activiteiten.

Ruimte voor de Stad

Met het programma Ruimte voor de Stad creëert de gemeente Amsterdam ruimte voor het kunnen accommoderen van de sterke groei van bewoners, bedrijvigheid, bezoekers en maatschappelijke voorzieningen in een compacte, duurzame metropool.

Sinds de jaren '80 kent Amsterdam een structurele toename van bevolking en arbeidsplaatsen. Toch groeide in de jaren '80 en '90 de regio nog altijd sneller. Sinds de eeuwwisseling heeft Amsterdam echter een steeds groter aandeel in de ontwikkeling van de MRA als geheel. Met jaarlijks ongeveer 11.000 extra inwoners neemt Amsterdam op dit moment twee derde van de bevolkingstoename in de MRA voor haar rekening. De economische groei in de MRA concentreert zich de laatste jaren in het internationaal georiënteerde economisch kerngebied Amsterdam –Schiphol. De druk op de stedelijke ruimte wordt versterkt door de groeiende aantrekkelijkheid van het gebied binnen de ring A10 als gebied om te wonen, te werken, te studeren of als bezoeker of bewoner van de regio de vrije tijd door te brengen.

Investeringen in de stad

Deze groei ging en gaat gepaard met enorme investeringen in de stad. De stad staat intussen

bij grote nationaal en internationaal opererende investeerders scherp op het netvlies. Maar ook kleinere bouwers, ondernemers en duizenden particulieren, waaronder veel eigenaar-bewoners, dragen gezamenlijk bij aan de ontwikkeling van de stad. De groei die Amsterdam wil accommoderen gaat ook gepaard met flinke investeringen van de gemeente zelf. Zo is in de investeringsplannen van onderwijs voorzien in het huisvesten van ca 10.000 extra leerlingen tot 2025 in het primair- en voortgezet onderwijs.

Nieuwe opgaven

Het verschuiven van de focus van verstedelijking, economie en vrijetijdsactiviteiten naar het centrum van de metropool is geen typisch Amsterdams verschijnsel. De centra van metropolen profiteren van de omschakeling van Westerse economieën van routinematige productie en diensten naar specialistische dienstverlening. In de hele Westerse wereld zijn aantrekkelijke grote steden een magneet voor talentvolle mensen en vernieuwend ondernemerschap. Hier bloeit een kennisintensieve, innovatieve en creatieve economie en haalt de vrijetijdseconomie recordomzetten. Al deze steden zien zich geplaatst voor omvangrijke en in veel opzichten nieuwe uitdagingen. Groei kent immers een keerzijde die steden minder aantrekkelijk kan maken. Wetmatigheden uit het



recente verleden zijn niet langer geldig, ruimtelijk beleid en ontwikkelstrategieën sluiten vaak niet meer aan bij duurzaamheidsambities en de behoeften van bewoners, bedrijven en instellingen. Groeiende metropolen worden tegelijkertijd geconfronteerd met grote onzekerheden buiten de eigen invloedssfeer. Geopolitieke instabiliteit, economische crisis en klimaatverandering vragen om een ruimtelijke ordening die zich snel aan kan passen en de mogelijkheid tot snel schakelen in ontwikkelsnelheid en het gebruik van de ruimte in de stad.

Steden zijn ook focuspunten van een sociale opgave. De opkomst van de kenniseconomie heeft grote gevolgen. Steden zijn populair onder jongeren en hoger opgeleiden. Tegelijkertijd valt de middenklasse uiteen in een groep die goed meedraait in de kenniseconomie en een groep die haar traditionele bestaansbasis ziet afkalven en steeds vaker emplooi moet zoeken in ondersteunende, meer routinematige dienstverlening. Van de lager opgeleiden is slechts ongeveer de helft actief op de arbeidsmarkt, terwijl de werkloosheid onder deze groep hoog is. In steden leidt de beweging tot concentratie van mensen en activiteiten bovendien tot een forse stijging van de woonlasten, met een risico op verdringing als gevolg.

Economisch sterk en duurzaam

In haar Structuurvisie uit 2011 zet de stad in op duurzame economische ontwikkeling. Daarin vormen haar inwoners het sociaal kapitaal van de stad. Amsterdam wil zoveel mogelijk mensen in de gelegenheid stellen om te profiteren van de kansen die de stad biedt. Een stad is alleen succesvol als ze erin slaagt alle bewoners de mogelijkheid te bieden tot ontplooiing. Daarvoor zijn voldoende betaalbare woningen en bedrijfsruimten en een goede ruimtelijke integratie van centrum en periferie cruciaal. Dat geldt op stedelijk, maar zeker ook op regionaal niveau.

Amsterdam kondigt in haar Agenda Duurzaamheid aan duurzaam te willen groeien. De inzet is om economische en demografische groei samen te laten gaan met een zo laag mogelijke milieudruk. In de bouwopgave komt dit neer op het efficiënt omgaan met grondstoffen, het creëren van een CO₂-arm energiesysteem, zorgen voor schone lucht en klimaatbestendig en klimaatneutraal bouwen. Slimme groenoplossingen uit de Agenda Groen, zoals groene daken en gevels spelen hierbij een belangrijke rol. Amsterdam kan de aankomende groeisput gebruiken om een impuls te geven aan de ontwikkeling van de circulaire economie. De stad wil meer duurzame warmte en koude, waarbij ook gebruik gemaakt kan worden van restwarmte uit datacenters en ziekenhuizen

en warmte en koude uit de watercyclus. Stedelijke ontwikkeling in de nabijheid van het centrum, met goede OV-, wandel- en fietsverbindingen bevordert alledaags lopen en fietsen. Het zorgt voor een beperking van het autogebruik en voorkomt zo de groei van de uitstoot van CO₂ en fijnstof door mobiliteit.

Amsterdam is zich ervan bewust dat de houdbaarheid van haar economische kracht afhangt van de mate waarin het zich doorlopend economisch weet te vernieuwen en aansluiting weet te behouden bij internationale mensen- en handelsstromen.

Daarom zet Amsterdam samen met ondernemingen en kennisinstellingen en andere overheden in de MRA in op: het aantrekken van internationale bedrijvigheid, het stimuleren van ontwikkeling en toepassing van kennis en innovatie, het verbeteren van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, het behouden en versterken van haar internationale verbondenheid via haven en luchthaven en – last but not least – het via het expatcenter faciliteren van de groeiende stroom internationals die zich in stad en regio willen vestigen.

Groei van het inwonertal van de stad impliceert ook uitbreiding van het aanbod in het hele spectrum van sociale en maatschappelijke voorzieningen, van accommodaties voor sport en cultuur,

zorg- en welzijnsvoorzieningen tot kinderopvang, peuterspeelzalen, basisscholen en voortgezet onderwijs. Alleen al voor onderwijs is in de groeiende stad een uitbreidingsbehoefte voorzien van minimaal 15 nieuwe basisscholen en circa 7 nieuwe middelbare scholen (in het Integraal Huisvestingsplan (IHP) worden voor het voortgezet onderwijs de volgende zoekrichtingen aangegeven: windrichting Noord (2x), windrichting Oost/Zuid (2x), windrichting centrum/zuid (1x), windrichting West (1x), windrichting Zuid, voor internationale scholen BSA en AICS). Met de vaststelling van de integrale huisvestingsplannen onderwijs investeert de gemeente Amsterdam de komende jaren fors in goede, flexibele en duurzame schoolgebouwen voor zowel primair als voortgezet onderwijs om de groei van het aantal leerlingen op te vangen. Deze investeringen dienen gekoppeld te worden aan locaties voor gebiedsontwikkeling.

Verdichting van de stad vraagt ook om het monitoren van infrastructuur als elektriciteit, riolering en drinkwater. Waar kan bestaande capaciteit beter benut worden en waar moet deze worden toegevoegd? Daarnaast wordt voor deze onderdelen zoveel mogelijk gezocht naar innovatieve, duurzame oplossingen. De bevolkingstoename, die ook nog eens voor een flink deel voor rekening komt van jonge en uithuzige stedelingen, zorgt voor een drukker en gevarieerder gebruik van de openbare ruimte en een grotere vraag naar

stedelijke voorzieningen. Vergrijzing zal daarnaast juist zorgen voor een toenemende vraag naar woonvormen die gekoppeld zijn aan zorg. Dit vraagt om slimme voorzieningenplanning, mobiliteitsoplossingen en een aantrekkelijk en overzichtelijk ingerichte openbare ruimte.

Het aantal bezoekers en de stromen van voetgangers, fietsers en OV in de stad zullen groeien. Deze opgave spitst zich toe op het stadscentrum, de drukke stadsstraten, pleinen en parken. Het toegenomen fietsgebruik en fietsparkeren vormen hierbij een speciale uitdaging. Een omvangrijk pakket maatregelen is uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Als de druk op de openbare ruimte blijft toenemen zijn grote investeringen in het stedelijk mobiliteitssysteem nodig; een schaa sprong naar een autoluwere of zelfs autovrije en voetgangers- en fietsvriendelijker inrichting van de openbare ruimte in delen van de stad, nieuwe brug- en veerverbindingen over het IJ en nieuwe snelle OV-verbindingen komen dan in beeld.

Bouwen voor bevolkingsgroei

Net als veel Westerse metropolen maakte Amsterdam tijdens de recente crisis een periode van versnelde bevolkingsgroei door. Hoewel Amsterdam in internationaal opzicht een kleinschalig karakter

heeft, is de toename met jaarlijks 10-12.000 inwoners relatief te vergelijken met de bevolkingstoename die steden als Berlijn, Kopenhagen, Parijs en Londen realiseerden. De vraag is in hoeverre deze groei conjunctureel was – bijvoorbeeld door uitgestelde verhuizingen van gezinnen naar de regio – of juist structureel: het gevolg van een fundamentele verschuiving in woonvoorkeuren. Eén ding is duidelijk: de gelijktijdige trend tot concentratie van bedrijven en ontspanningsmilieus in de stadskern houdt verband met een diepgaande structuurverandering in de economie. Steeds meer mensen hebben de stad, of liever de netwerken van mensen en instellingen die zich in steden concentreren, nodig om sociaal en economisch te kunnen functioneren. Dat geldt met name voor specialistische, vaak zelfstandig werkende dienstenaanbieders. Op basis van die ontwikkeling is het een realistische aanname dat we voor een aanzienlijk deel te maken hebben met een structurele verschuiving in de woonvoorkeur.

De mate waarin Amsterdam de komende decenia groeit hangt sterk af van het aantal woningen dat in de stad gerealiseerd wordt. Tijdens de crisis vond bevolkingsgroei grotendeels onafhankelijk van de woningbouwproductie plaats. De stad fungeerde als 'spons': de bevolkingstoename werd opgevangen in de bestaande woningvoorraad; het verbouwen van souterrains en zolders, tijdelijke bewoning van leegstaande panden en intensie-

vere vormen van samenwonen. Het effect was dat voor het eerst sinds de jaren '50 de gemiddelde woningbezetting toenam. De mogelijkheden hier toe in de stad zijn echter niet oneindig. Daarom komt de huidige woningbouwambitie tegemoet aan een snel groeiende vraag naar meer woningen in de stad. Onderzoek laat zien dat, afhankelijk van de woningproductie, het aantal inwoners van Amsterdam tot 2030 in meer of mindere mate zal blijven groeien. Bij een jaarlijkse productie van 5.000 woningen zal de bevolking toenemen tot ruim 900.000 inwoners in 2025. Als de bevolkingsgroei doorzet, komt het aantal van 1 miljoen inwoners rond 2030 in beeld.

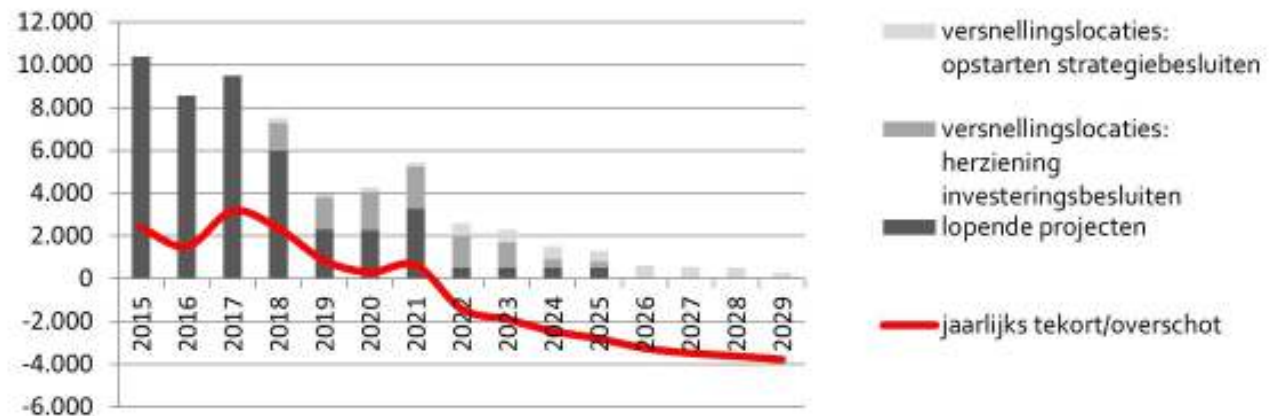
De geprognostiseerde woningbehoefte in de MRA voor de periode 2015-2020 (opgesteld door de provincie Noord-Holland, 2015) wijst in de richting van toevoeging van gemiddeld 11.000 woningen per jaar. Grofweg 50% daarvan zal gevonden moeten worden binnen de stadsgrenzen van Amsterdam, de rest verspreid over de regio, met een accent op de zuidelijke deelregio. Het realistische planaanbod in de MRA in deze periode houdt (nog) geen gelijke tred met de groeiende bevolking.

De afgelopen jaren trekt de bouwproductie in Amsterdam weer aan. In 2014 zijn meer dan 5.000 woningen in aanbouw genomen. In 2015 was dit aantal zelfs 8.376. Dit heeft grote consequenties

voor het aantal woningbouwplannen dat Amsterdam in de aanbieding heeft: de planvoorraad. Amsterdam heeft in lopende gebiedsontwikkelingsprojecten vanaf 2016 nog ruimte voor de bouw van circa 30.000 woningen (stand per 1 oktober 2015). Dankzij de aantrekkende woningproductie slinkt de planvoorraad snel. Naar aanleiding van het Actieplan Woningbouw 2014 zijn in twee rondes zogenaamde "Versnellingslocaties" voor 15.000 woningen in voorbereiding genomen – tranche 1 omvat zo'n 10.000 woningen in weer opgestarte projecten; tranche 2 omvat circa 5.000 woningen in nieuwe projecten. Deze maatregelen

verruimen de planvoorraad voor de korte termijn. Op middellange termijn is dit echter onvoldoende.

Onderstaande grafiek laat zien hoe de planvoorraad zich ontwikkelt. Daarin is rekening gehouden met een jaarlijks aanvullend aanbod van 1.250 woningen door transformatie van bestaand (vaak leegstaand) vastgoed naar woningen en van 500 woningen in (nu nog onbekende) kleine projecten en met vertraging en planuitval. De grafiek geeft een doorkijk naar 2030. Om ook dan verzekerd te zijn van een hoge productie moet al veel eerder



Ontwikkeling Planvoorraad 2015-2030

De grafiek laat het overschot/tekort aan woningen in het betreffende jaar zien bij een jaarlijkse productie van 5.000 woningen. In de grafiek zijn zowel de lopende projecten als de versnellingslocaties 2014 meegenomen.

met de planvoorbereiding gestart worden. Een toelichting op de berekening is opgenomen in Bijlage 1.

Uitgaande van een productie van gemiddeld 5.000 woningen per jaar nadert de planvoorraad rond 2018-2019 het nulpunt. Vanaf 2022 ontstaat een structureel tekort aan plannen. Gezien de tijd die het kost om van een plan tot daadwerkelijke ontwikkeling te komen en de grote onzekerheden rondom gebiedsontwikkeling is het verstandig in Koers 2025 al nieuwe projecten aan te wijzen met een gezamenlijke capaciteit van minimaal 10.000 woningen. Voor deze projecten moeten dan in 2016 Strategiebesluiten voorbereid worden. Monitoring van de woningvraag en de bouwproductie moet uitwijzen op welk moment het nemen van Investeringsbesluiten voor deze locaties opportuun is en wanneer er behoefte is aan een aanvullende tranche Strategiebesluiten.

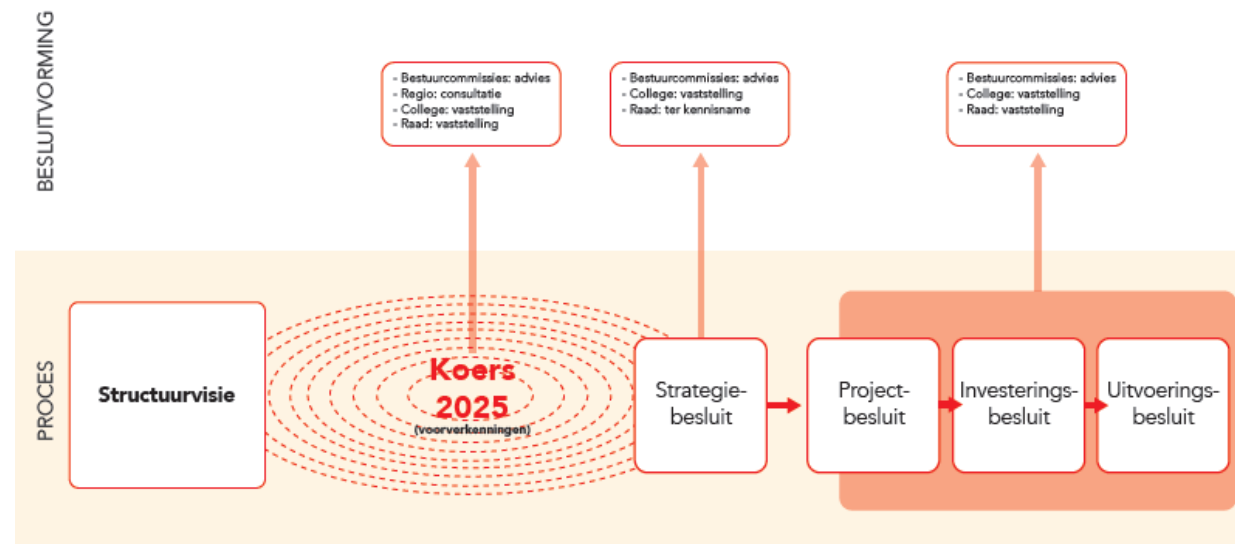
Met het oog op de planvoorraad voor lange termijn en de langdurige voorbereidingstijd van nieuwe infrastructuur (bruggen, openbaar vervoer, parken, sportterreinen) is het verstandig in 2016 ook verkenningen te starten naar nieuwe locaties voor woningbouw. Het gaat dan om de integrale ontwikkeling van gebieden waar in de periode tussen 2020 en 2030 tenminste 20-25.000 woningen kunnen worden gebouwd (zie Bijlage 1).

Voor de regionale woningproductie ontstaat een vergelijkbaar beeld: te weinig plannen die op korte termijn werkelijk realiseerbaar zijn. In dat kader is op 2 november 2015 in een bestuurlijke conferentie geconstateerd dat een extra inspanning nodig is om de komende 5 jaar 20.000 woningen (start bouw) naar voren te halen. De verwachting is dat ongeveer de helft daarvan binnen Amsterdam gevonden moet kunnen worden.

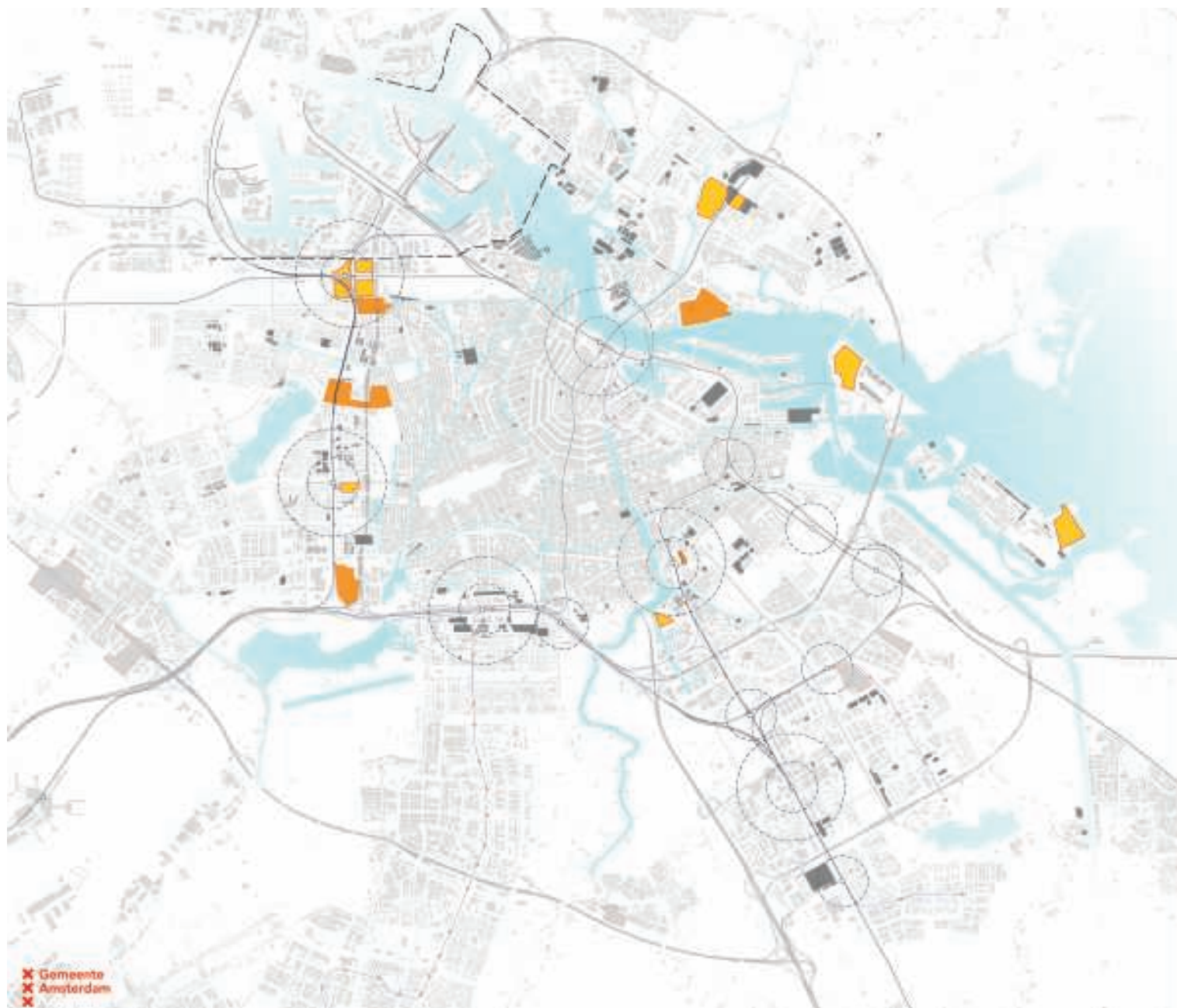
Wonen in de stad

De vraag naar woningen in de stad is zeer specifiek. Mensen komen naar Amsterdam omdat de stad voorziet in een stedelijke woonvraag. Stede-

lijke woonmilieus, waarbij de concentratie van veel mensen draagvlak schept voor een rijk voorzieningenaanbod en waar wonen, werken en ontspannen vervloeien, zijn schaars in ons land. Nieuw aanbod kan niet overal gemaakt worden. En het is juist deze vraag waarin Amsterdam kan en moet voorzien. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en in het Strategisch Plan is al beschreven waar de kansen liggen voor het bouwen van nieuwe stedelijke milieus. Dankzij de uitdijning van het Amsterdamse centrum hebben woningzoekenden en marktpartijen de potentie van het gebied direct gelegen tegen de vooroorlogse stad ontdekt. Hier ligt langs de A10, Ringspoorbaan en IJ-oevers de Ringzone.



Koers 2025 in relatie tot Structuurvisie en Plaberum



Ruimte voor de Stad Koers 2025

LEGENDA

- Lopende projecten (tot nu toe)
- Projecten buiten de gemeente Amsterdam (tot nu toe)
- Woninglocatie 2014 Tranche 1 (investeringbedrijf)
- Woninglocatie 2014 Tranche 2 (strategiebedrijf)
- Voortel Nieuw project 2016 Tranche 3
- Gebiedsubwerking 2016 gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018
- Strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020
- Poi-de-Place corridor 2008
- OV-knooppunten

x Gemeente
x Amsterdam

Versie
 15 April 2016 (VVE Ruimte&Duurzaamheid)

In de Ringzone zijn volop kansen voor duurzame stedelijke verdichting: wonen en werken in compacte, aantrekkelijke stadsbuurten met stedelijke voorzieningen onder handbereik langs prettig ingerichte, levendige stadsstraten. De opgave is om door middel van zorgvuldige verdichting meer stedelijke kwaliteit te realiseren voor uiteenlopende bevolkings- en inkomensgroepen en de leefbaarheid te verbeteren. Van het bouwen in een bestaand stuk stad moeten ook de zittende bewoners profiteren. Verder van het centrum en de OV-knooppunten gelegen woningbouwlocaties lenen zich voor een meer suburbane ontwikkeling. Verschillende typen woonmilieus kunnen ook in de regio worden aangeboden. Het is van belang dat in de MRA de juiste woningen op de juiste plekken terecht komen, zodat er geen lokale over- of ondercapaciteit ontstaat maar woningbouwplannen elkaar juist aanvullen. Daarom is een goede regionale afstemming over woningbouwplannen nodig.

Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS) heeft de kwalitatieve woningbehoefte in vier verschillende economische scenario's doorgerekend. Hieruit blijkt dat Amsterdam in alle scenario's flink blijft groeien. Ook als er sprake zou zijn van economische krimp en verlies aan banen. Dit heeft in eerste instantie te maken met de natuurlijke aanwas. Daarnaast wordt verondersteld dat het wonen in de stad voor veel mensen aantrekkelijk blijft.

Met name studenten zullen op de stad af blijven komen en de huidige bewoners zullen voor een groot deel in de stad blijven wonen. Dit zijn de huidige babyboomers die ouder worden en vaak in hun huidige woning willen blijven. De grootste variabele zijn de gezinnen die in meer of mindere mate naar de regio vertrekken in de verschillende scenario's.

De doorrekening van OIS laat zien dat ondanks de onzekerheden in economische groei, de woningbehoefte naar doelgroep vrij constant blijft in alle vier de scenario's. Er zijn geen grote verschillen tussen leeftijdsgroepen en woningbehoefte in de vier scenario's. Dat wil zeggen dat er ook een robuuste vraag is naar woningen voor gezinnen. Deels gaat het om een meer suburbane woonvraag naar ruimere gezinswoningen in een luwe setting, op een vanuit van het stadscentrum snel te bereiken locatie, maar het zwaartepunt van de vraag ligt in de stedelijke woonmilieus.

Het rijksbeleid richt zich op het (langer) zelfstandig wonen van ouderen en andere kwetsbare doelgroepen, waarvoor lang specifieke woonzorgcomplexen geëxploiteerd zijn. De prognoses laten zien dat naast het aantal kinderen en jongvolwassenen ook het aantal ouderen in de stad toe zal nemen. Economisch en sociaal kwetsbare groepen en 'statushouders' zullen deels een beslag leggen op de sociale woningvoorraad. Het gemeente-



bestuur heeft de afspraak gemaakt dat 10% van de sociale nieuwbouwwoningen bedoeld is voor de huisvesting van kwetsbare doelgroepen. Het laat zich aanzien dat daarom ook een vraag zal ontstaan naar allerlei nieuwe woon-zorgcombinaties. Het vraagstuk van de al dan niet tijdelijke huisvesting van statushouders wordt momenteel opgepakt.

Een andere consequentie van recent rijksbeleid is het wegvallen van de ISV-gelden voor stedelijke vernieuwing. Hierdoor staat de leefkwaliteit onder druk en blijven fysieke opgaven in kwetsbare gebieden liggen. Hier moet gezocht worden naar een nieuw perspectief. De bestuursopdracht stedelijke vernieuwing nieuwe stijl moet zich onder andere richten op deze vraag.

Het toevoegen van woningen aan bestaand stedelijk gebied en het ontwikkelen van nieuwe woonbuurten brengt ook een vraag naar allerlei maatschappelijke voorzieningen met zich mee. Een streefgetal van 5.000 woningen per jaar impliceert dat er voor de bijbehorende Amsterdammers ook 3 à 4 basisscholen, 20 groepen kinderopvang, buitenschoolse opvang, voortgezet onderwijs en ruimte voor zorg, sport, spelen en bewegen gerealiseerd moeten worden. Dit biedt kansen voor innovatie in het sociale domein, bijvoorbeeld met internationaal onderwijs en de combinatie van sport en onderwijs. Het (langer) zelfstandig blijven wonen van ouderen en kwetsbare groepen, de participatiemaatschappij en het inzetten op eigen kracht brengt ook een expliciete opgave met zich mee: geschikte woningen met ruimte voor eigen initiatief, ontmoeting en dagbesteding.

De vraag naar het segment sociale huur blijft in Amsterdam tot 2030 onverminderd groot. Onder meer door het Rijksbeleid zijn de huren de laatste jaren gestegen om deze meer te laten aansluiten bij de prijzen en woonlasten in de koopsector, die al eerder een sterke stijging doormaakten. Hierdoor en ook door de verkoop van huurwoningen is het sociale segment gekrompen. In het Coalitieakkoord 2014-2018 is afgesproken dat om de doelgroep van sociale huurwoningen te kunnen huisvesten, in Amsterdam minstens 187.000 sociale huurwoningen nodig zijn (waarvan 162.000 in

het bezit van corporaties). De stad streeft naar een dynamisch evenwicht, waarbij voor de 22 gebieden van Amsterdam het aandeel sociale huurwoningen met een ondergrens bewaakt wordt. De dynamiek wordt mede gevoed door de aanzienlijke groei van de woningvoorraad op sommige locaties. Gestreefd dient te worden naar een zodanige samenstelling van het bouwprogramma dat de beoogde menging tussen sociale huur- en vrije sectorwoningen in de 22 gebieden gerealiseerd wordt. Doseren met de 'verhouding sociaal/markt' helpt om de totale mix van een gebied op het gewenste niveau te houden of te brengen. Gemeente, De Amsterdamse Federatie van Woningbouwcorporaties en de Huurdersvereniging hebben afgesproken dat er voor het in stand houden van dit dynamisch evenwicht gemiddeld per jaar 1200 corporatiewoningen moeten worden bijgebouwd. Koers 2025 hanteert het uitgangspunt dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloop-nieuwbouwoopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden.

Bouwen voor economische groei

Amsterdam is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Veel Nederlandse hoofdkantoren verhuisden de afgelopen decennia naar Amsterdam om er te profiteren van het grote aanbod aan gekwalificeerde werknemers, de nabijheid van

Schiphol en de uitstekende digitale connectiviteit. Ook voor buitenlandse bedrijven is Amsterdam een aantrekkelijke locatie. De stad kent een hoge leefkwaliteit, een voorzieningenniveau van wereldklasse en is uitstekend ingebed in internationale handels- en kennisnetwerken.

Tussen 2008 en 2013 groeide het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam met bijna 5% tot 538.230. In dezelfde periode kromp het aantal arbeidsplaatsen in Nederland als geheel met 2,3 %. Arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Amsterdam concentreerden zich in diezelfde periode sterker in Amsterdam (van 41% naar 43,2%). Verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam tot 2025 is sterk afhankelijk van internationale ontwikkelingen. De stad heeft op dit moment het tij mee, maar een nieuwe crisis of toenemende



internationale spanningen kunnen snel een einde betekenen aan de huidige banengroei in de stad. Ruimte voor de Stad houdt in een laag groeiscenario rekening met een tot 2025 ongeveer gelijkblijvend aantal arbeidsplaatsen: 590.000. Het meest positieve scenario komt voor 2025 uit op ruim 680.000 banen in de stad. Dat is een grote bandbreedte met vanzelfsprekend consequenties voor de ruimtebehoefte.

Naast grote, mondiaal opererende bedrijven is Amsterdam in trek bij kleine, gespecialiseerde dienstverleners. Dat geldt van oudsher voor bijvoorbeeld reclame en media, maar ook voor nieuwere sectoren als de ICT. Amsterdam staat binnen Europa als vestigingsplaats voor start-ups inmiddels in de top-3. Dergelijke verschuivingen in economische sectoropbouw hebben grote effecten op de fysieke ruimtebehoefte van bedrijven. De dichtbebouwde en levendige stadsdelen, die zo in trek zijn als woongebied, vormen het productiemilieu voor duizenden innovatieve dienstverleners en productontwikkelaars. Maar ook voor veel doorgroeiende starters (scale-ups) zoals Booking en Catawiki is een locatie in het stadscentrum een voorwaarde om zich in Amsterdam te vestigen.

Waar in de vorige generatie de van oudsher in het stadscentrum gevestigde, grote financieel-zakelijke dienstverleners succesvol vertrokken naar de stadsranden, is er nu een nieuwe generatie grote be-

drijven –meestal ICT gerelateerd – die er voor kiezen om zich wel in het centraal-stedelijk weefsel te vestigen. Dit stelt nieuwe eisen aan de vormgeving van de nieuwe stedelijke gebieden. In een laag groeiscenario is weinig behoefte aan nieuwe grootschalige werklocaties. Het hoge scenario voorziet juist wel een sterk toegenomen vraag naar ruimte voor grote kantoren. In alle scenario's wordt rekening gehouden met een verdere groei van het aantal specialistische dienstverleners in het gemengd stedelijk milieu. Net als bij woningbouw speelt ook bij het accommoderen van bedrijvigheid de kwalitatieve vraag een belangrijke rol. Er is een groeiende voorkeur bij bedrijven voor vestiging in een gemengd stedelijk milieu. Centraal gelegen (stadsverzorgende) bedrijventerreinen bieden kansen om te voorzien in deze groeiende economische behoefte naar gemengde stedelijke vestigingsmilieus.

De groei en de ontwikkeling van de kenniseconomie stelt nieuwe kwalitatieve eisen aan werkruimtes en omgeving daarvan. De groei van de stad en de bouw van nieuwe gemengde stadsbuurten en grootstedelijke centra bieden kansen voor nieuwe sterke economische gebieden die goed aansluiten op de toekomstige vraag naar werkruimtes voor nieuwe internationale bedrijven, startups, scale-ups en voor gevestigde bedrijven in Amsterdam. Daarnaast ontstaan kansen voor nieuwe kennis- en innovatieclusters die passen bij de doorgroei van de kenniseconomie.

Door intensivering en de bouw van kwalitatief hoogwaardige werkruimtes bieden nieuwe gemengde stadswijken naast woningen ook meer werkgelegenheid en vestigingskansen dan de huidige extensief gebruikte bedrijventerreinen. Bij deze transformatie van oude bedrijventerreinen moeten ongewenste verdringingseffecten van niet-kennisintensieve werkgelegenheid worden voorkomen, zodat in de toekomst ook niet-kennisswerkers kunnen meeprofiteren van de economische groei van de stad.

Grootschalige bedrijfsvestigingen kunnen worden geaccommodeerd rondom bestaande en nieuw te ontwikkelen grootstedelijke centra bij OV-knooppunten. Daarnaast moet in en rond de binnenstad mogelijk rekening gehouden worden met meer



vraag naar kantoor(verzamel)gebouwen. Bestaand, leegkomend vastgoed zal voor een groot deel in deze behoefte kunnen voorzien. Voor kleinere, innovatieve en ambachtelijke bedrijven vormen bestaande en nieuw te ontwikkelen stadsbuurten het geëigende vestigingsmilieu. Broedplaatsen en incubators kunnen fungeren als aanjager voor gebiedsontwikkeling en de transformatie van werkgebieden en bijdragen aan de vraag naar werkruimte in gemengde woon-werkmilieus.

Ruimte voor nieuwe gebiedsontwikkeling wordt voor een deel gevonden door de transformatie van bestaande bedrijventerreinen. Daarmee wordt voortgeborduurd op de al eerder ingeslagen koers in de vernieuwing van bijvoorbeeld de Buiksloterham. Het combineren van woningbouw met bestaande en nieuwe bedrijvigheid kan leiden tot stadsbuurten met een bijzondere kwaliteit. Functiemenging is echter niet altijd mogelijk. Met bedrijven die niet gecombineerd kunnen worden met woningbouw zal in de planvorming expliciet rekening gehouden moeten worden. In specifieke gevallen kan elders in de stad of de regio een passend alternatief geboden worden.

Sturen op leisure en toerisme

De vrijetijdseconomie en het toerisme ontwikkelen zich snel. Amsterdam biedt aan de eigen bewoners en inwoners van de regio een ont-

spanningsmilieu zonder weerga in ons land. De stad is daarnaast in trek als bestemming voor binnen- en buitenlandse bezoekers. De functie van de stad als bezoekersbestemming, die in de interactie-economie van vandaag een belangrijke bijkomende economische waarde heeft, zal de komende jaren nog sterker worden (zie de scenarioverkenning van Jester, 2015). Het aantal bezoekers zal zeker toenemen. Een verdere intensivering van het gebruik van delen van de binnenstad lijkt onvermijdelijk. Ook nieuwe bezoekersgebieden ontstaan: in Oud-Zuid, Oud-West en Oost en op de Noordelijke IJ-oever. De groei van het toerisme hangt sterk samen met de beschikbaarheid van attracties en accommodaties.

Afhankelijk van de ontwikkeling van de wereld-economie kan het aantal bezoekers aan Amsterdam groeien van jaarlijks 17 miljoen nu tot 20 en mogelijk zelfs 25 miljoen in 2025. Hierdoor zal de druk op met name het stadscentrum, maar ook op andere delen van de stad, verder toenemen. In een hoog groeiscenario wordt rekening gehouden met een sterke toename van het intercontinentaal reizen. Het aantal buitenlandse verblijfsbezoekers groeit dan met bijna 60 %, met een grote vraag naar grootschalige en luxe hotelaccommodatie en congresfaciliteiten als gevolg. In een laag groeiscenario zal juist meer vraag ontstaan naar kleinschalige accommodaties, die deels informeel kan worden opgevangen.



Stad in Balans verwoordt de ambitie om in tijden van groei een aantrekkelijke stad en regio te zijn en blijven voor alle gebruikers. Door kwaliteiten te koesteren, kansen te verzilveren en knelpunten op te pakken op de terreinen verblijven, verplaatsen en recreëren. Ruimte voor de Stad biedt de kans om de Challenges van de gehele metropoolregio (jobs of the future, circulaire economie, mobility, health, connectivity) in ogenschouw te nemen en de verbinding tussen stad en regio te versterken. Zowel de Challenges als Stad in Balans zijn gericht op verbetering van de quality of life als sterke asset voor economische groei.

Deze ambities leiden tot diverse ruimtelijk-economische vragen die van grof naar fijn in de Strategie- project en investeringsbesluiten van het Pla-

berum per ontwikkelgebied aan de orde moeten komen. Er moet een afweging worden gemaakt tussen wensen van diverse gebruikers, voorzieningen (sport, groen, OV, zorg etc) met ruimte voor (duurzame, groene) innovaties en toepassingen op het gebied van slimme logistiek en deeleconomie.

De gemeente kan de ontwikkeling met ruimtelijk beleid beïnvloeden: door sturing van hotelvestigingen en branchering van de hotelsector en door de vestiging van nieuwe, grootschalige attracties op specifieke plekken mogelijk te maken, door evenementen te spreiden in tijd en plaats. Om een goede balans in de stad te behouden heeft Amsterdam de afgelopen jaren ingezet op een spreiding van hotels en attracties over de stad en vooral de regio. Nieuwe grote hotelvestigingen worden geconcentreerd in grootstedelijke centra op goed bereikbare knooppuntlocaties in de stad en in de regio. Nieuwe grootschalige attracties zullen eveneens naar deze centra worden verwezen. Bestaande voorbeelden van dergelijke centra zijn Bijlmer ArenA en de omgeving van de RAI. Door menging met intensief wonen en horeca worden deze centra ook voor bedrijven interessanter. Veel van deze ontwikkeling in de centra kan door de transformatie van leegstaand vastgoed worden opgevangen. In alle toekomstscenari'o's zal in de binnenstad ingezet moeten worden op het beter sturen van bezoekersstromen. Ook het grotendeels autoluw of autovrij maken van het

toeristisch kerngebied lijkt onvermijdelijk. Touringcars en overstap op de rondvaart worden buiten de binnenstad afgewikkeld.

Koers 2025, een adaptieve ontwikkelstrategie

De recente crisis heeft ons belangrijke lessen geleerd. Een duurzame stadsontwikkeling is erop gericht de juiste dingen op de goede plek te realiseren. We kunnen het ons niet veroorloven achteloos om te gaan met de schaarse ruimte. De Amsterdamse woningbouwplannen zijn ambitieus. Maar hoge ambities kunnen in geval van plotse-ling wegvallende vraag leiden tot grote financiële risico's voor de overheid. We hebben de opdracht om onze ambities te realiseren op een manier die ons in staat stelt snel terug en op te schalen. Dat vraagt om een ontwikkelstrategie die de ruimtelijke logica van de stad volgt en flexibiliteit biedt in te realiseren programma's. Scherpe afwegingen zijn vervolgens nodig bij concrete investeringsbeslissingen. Amsterdam zet daarbij in op zogenaamde no regret-opties: ontwikkeling van locaties, die tegemoetkomen aan een robuuste vraag. Tegelijk dient de strategie de kwalitatieve uitgangspunten te waarborgen, vooral in de samenhang van gebiedsontwikkeling, infrastructuur, openbare ruimte en groen. Een top-down blauwdrukplan is nutteloos bij het faciliteren van zoveel verschillende partijen en typen programma. Am-

sterdam biedt daarom een helder ruimtelijk kader waarbinnen burgers en investeerders hun ambities kunnen verwezenlijken, met als doel gezamenlijke waardecreatie: Koers 2025.

Strategieën voor wendbaarheid en kwaliteit

Koers 2025 richt zich op de voorbereiding van integrale gebiedsontwikkeling: waar, hoe, met wie en wanneer kan voldoende ontwikkelruimte gecreëerd worden om kwalitatief goede, nieuwe stedelijke milieus mogelijk te maken? De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' geeft hiervoor het globale kader. In 'Koers 2025' bepalen we welke gebieden eerst aangepakt worden en welke later. Bovendien bepalen we welke acties nodig zijn om daadwerkelijk te kunnen bouwen en een hoge kwaliteit te realiseren.

Dit hoofdstuk beschrijft de inzet van de stedelijke ontwikkelstrategie. Deze omvat twee aspecten. Allereerst moet de strategie wendbaar zijn, dat wil zeggen, snel aanpasbaar aan vooral economische ontwikkelingen. In de tweede plaats moet de strategie voorzien in een hoge kwaliteit van leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad.

2.1 Wendbaarheid

Een belangrijke les uit de crisisperiode is dat de gemeente Amsterdam actiever moet kunnen sturen op omvang en samenstelling van de portefeuille gebiedsontwikkeling én op gerelateerde

investeringen in infrastructuur, openbare ruimte, groen en land.

De besluitvorming in gebiedsontwikkelingsprojecten, van de eerste ideeën naar daadwerkelijke productie, verloopt volgens het gemeentelijke Plaberum in fasen van grof naar fijn. Van het bepalen van de locatie en het juiste milieutype, via het programmeren, ontwerpen, verwerven en bouwrijp maken tot het uiteindelijk tenderen en realiseren. Om tot de juiste samenstelling van de productie te komen is flexibiliteit nodig: het gemeentebestuur moet projecten kunnen bijstellen, versnellen en vertragen. De in hoofdstuk 1 genoemde scenario's voor de ontwikkeling van bevolking, bedrijvigheid en bezoek in de komende jaren onderstrepen dat nog eens. De grote bandbreedtes in de woningbehoefte, de onzekerheden in de ruimtevrage vanuit andere sectoren en de hoge investeringskosten en risico's in gebiedsontwikkeling, noodzaken tot een zorgvuldige sturing op de planning en uitvoering. Om snel en adequaat in te kunnen spelen op veranderingen in de woonvraag en de economische positie van de stad is 'Koers 2025' opgesteld.

2

Ontwikkelstrategie Middellange Termijn en Werkprogramma

'Koers 2025' is een eerste poging tot het formuleren van een stedelijke ontwikkelstrategie tussen Structuurvisie en projecten voor de middellange termijn – in dit geval tot 2025.

Voorgesteld wordt de *Ontwikkelstrategie Middellange Termijn* elke vier jaar te herijken: in het jaar van het aantreden van het college van B&W. De Ontwikkelstrategie kan dan een uitwerking en operationalisering zijn van de doelen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, zoals deze geformuleerd zijn in het Coalitieakkoord. Daarnaast bevat een jaarlijks vast te stellen *Werkprogramma Voorbereiding Integrale Gebieds-*



ontwikkeling een overzicht van wenselijke acties om de Ontwikkelstrategie handen en voeten te geven. We stellen voor om dit te doen langs drie lijnen: Nieuwe Projecten, Gebiedsuitwerkingen en Thematische Studies. Het Werkprogramma 2016 is opgenomen in Hoofdstuk 4.

Bij het Werkprogramma 2016 is een financieel perspectief opgesteld dat globaal zicht geeft op de bedragen die in de toekomst gemoeid zijn met de uitvoering van de verschillende onderdelen van Koers 2025 en de gemeente in staat stelt hierop te sturen en voor te sorteren, ook dit maakt onderdeel uit van Hoofdstuk 4.

Een divers aanbod: omvang, uitgangssituatie en spreiding

Om flexibel te kunnen inspelen op een veranderende markt vraagt het er een divers aanbod aan ontwikkellocaties zijn. Dat kwam naar voren tijdens de recente crisis. Het voornamelijk aanbieden van grootschalige ontwikkellocaties op nieuw of vrijgemaakt land bleek een riskante strategie toen grote ontwikkelende partijen als gevolg van de crisis hun investeringsruimte zagen afnemen. Toen bleek ook de waarde van kleinere partijen en een kleinschaliger, gefaseerde ontwikkelingsaanpak met meer aandacht voor transformatiemogelijkheden van bestaand vastgoed.

Inmiddels zijn zelfbouw en collectief particulier opdrachtgeverschap niet meer weg te denken uit de Amsterdamse bouwpraktijk. Dat geldt ook voor organische gebiedsontwikkeling en tijdelijkheid. Desondanks zijn grote ontwikkellocaties nog steeds nodig om de woningbouwambities van het college te kunnen realiseren. Een wendbare ontwikkelstrategie heeft daarom locaties van uiteenlopende omvang in portefeuille, die zowel grootschalige als kleinschalige ontwikkeling mogelijk maken. Naast omvang en aanpak is ook de uitgangssituatie bij ontwikkeling van belang. Betreft het opgespoten of vrijgemaakt nieuw land, gaat het om transformatie van een bedrijventerrein of verdichting van een bestaande woonwijk? Afhankelijk hiervan komen verschillende partijen in beeld en liggen andere gemeentelijke ontwikkelstrategieën voor de hand. Het is van strategisch belang om ook hierin een diverse portefeuille op te bouwen.

Daarnaast is een belangrijke vraag hoe ontwikkelingen over de stad worden gespreid. Vanuit markt- en afzetmogelijkheden is een zekere spreiding wenselijk. Vanuit een efficiënte inzet van de ambtelijke organisatie en benutting van projectoverstijgende investeringen is juist concentratie van projecten gewenst. Daarom wordt enerzijds ingezet op een over de stad gespreide portefeuille van projecten met anderzijds beperkte gerelateerde investeringen in condities (openbare ruimte, voorzieningen). Gedane en geplande investeringen

worden zoveel mogelijk uitgenut. Daarnaast wordt op een beperkt aantal locaties zwaarder ingezet door met concentratie van grote investeringen een schaalprong teweeg te brengen die ook op langere termijn de ontwikkelpotentie van een gebied veiligstelt.

Om te kunnen sturen op een divers aanbod is ambtelijk een Monitor en een Mengpaneel in ontwikkeling. In de loop van 2016 is gekoppelde informatie beschikbaar, onder andere via maps.amsterdam (zie bijlage 2).

2.2 Kwaliteit

Bereikbaarheid en leefbaarheid

Om aantrekkelijke stedelijke milieus te kunnen realiseren zijn investeringen nodig in projectoverstijgende maatregelen, in condities voor kwaliteit. Een aantrekkelijke openbare ruimte, voldoende groenvoorzieningen en een fijnmazige ontsluiting met verschillende modaliteiten (openbaar vervoer, auto, fiets) is noodzakelijk voor het ontwikkelen van aantrekkelijke stadsbuurten. Dit geldt voor nieuwe projecten maar ook voor de aanpassing van bestaande buurten. Denk hierbij aan een opknopbeurt van een park of herinrichting van een straat. In het algemeen geldt dat bij afweging van grote investeringen zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij gebiedsontwikkelingsprojecten die al zijn belegd of bij investeringen in lopende

investeringsprogramma's (Agenda Groen, Investeringsagenda's van de Stadsregio Amsterdam, het Meerjarenplan Fiets, de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Beter Benutten, aanleg Warmtenet).

Omdat de kosten veelal hoog zijn, is het nodig om gedurende het verdere planvormingsproces nut en noodzaak aan te tonen, alternatieven te vergelijken en de maatschappelijke baten goed in beeld te brengen. Dit geldt voor de IJ-oeververbindingen, maar bijvoorbeeld ook voor het verlagen van de Gooiseweg, aanleg van de Bongerd tunnel en de Schellingwouderlaan, de ontwikkeling van de Hemknoop of de investeringen voor verbetering van de Schinkelverbindingen.

Gemengde stedelijke milieus

Bij de verdere ontwikkeling van de stad wordt gezocht naar aansluiting op de logica van Amsterdam. De marktdruk in Amsterdam is sterk vanuit het centrum naar buiten toe gericht. Door vanaf de randen van het huidige centrumgebied – van binnen naar buiten – te ontwikkelen sluiten we aan bij deze markt vraag. Deze ontwikkelwijze ondersteunt ook de autonome ontwikkeling van het grootste stedelijk kerngebied, die ook sterk van het centrum naar buiten gericht is.

Door in te zetten op interessante ankerpunten op strategische locaties die verder van het centrum zijn gelegen, kan ook daar de ontwikkeling van ste-



Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden is Ov-ontsluiting een belangrijke conditie

delijke milieus op gang gebracht worden. Dit kan de ontwikkeling van binnen naar buiten versterken. Denk bijvoorbeeld aan de Kop Slotterplas of aan de Arenaboulevard. Ontwikkelingen worden als het ware opgespannen tussen het uitdijende centrum en deze strategisch gelegen ankerpunten.

Amsterdam is internationaal hét voorbeeld van een sociaal-economisch en functioneel gemengde stad. Die menging is een kernwaarde van onze stad. Inzet in alle ontwikkelgebieden is daarom menging van functies en een woningaanbod dat voorziet in uiteenlopende woonvormen in alle segmenten, van sociale en middeldure huur tot dure koop. Vertrekpunt hierbij zijn de afspraken die recent met de corporaties zijn gemaakt over de so-

ciale huurvoorraad. Deze moet in alle 22 gebieden van de stad tenminste 35% van het totale woningaanbod bedragen. Dit betekent voor sommige gebieden dat verdichting met marktwoningen mogelijk is. In andere gebieden zal een aanzienlijk deel van de nieuwbouw uit sociale huurwoningen bestaan. Op stedelijke verdichtingslocaties worden bij een sloop-nieuwbouwoopgave minstens evenveel sociale huurwoningen teruggebouwd als er worden gesloopt.

De komende jaren is de Amsterdamse ontwikkelstrategie dus primair gericht op het realiseren van voldoende woningen in alle segmenten in kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Om deze ambitie te borgen wordt voor nieuw te ontwikkelen locaties een onderscheid gemaakt tussen drie typen stedelijke milieus: grootstedelijke centra, gemengde stadsbuurten en groenblauwe woonbuurten.

Hoewel het precieze programma in projecten pas in het Investeringsbesluit wordt vastgelegd, is het goed om in de stedelijke ontwikkelstrategie vanuit stadsbrede overwegingen richting te geven aan dichtheden en functiemenging in nieuwe projecten. Omdat de mogelijkheden voor verdichting en functiemenging niet op alle plekken in de stad hetzelfde zijn wordt hier op bepaalde locaties in de stad steviger op ingezet dan op andere. Voor alle milieus gelden overigens dezelfde ambi-

ties ten aanzien van leefkwaliteit, sociale menging, duurzaamheid en bereikbaarheid van voorzieningen.

De drie milieus kenmerken zich door een zeer uiteenlopende dichtheid en functiemix. De nadruk in de gebiedsontwikkeling in de komende jaren zal liggen op het ontwikkelen van nieuwe stadsbuurten waar naast wonen ook ruimte is voor bestaande en nieuwe werkgelegenheid en voor stedelijke voorzieningen. Een nauwkeurige monitoring van de afzet van woningen en overig vastgoed zal helpen om in de komende jaren een goede verhouding te vinden in het aanbod van de drie milieus. Daarbij zullen ook nadere analyses van de bevolkingsontwikkeling en de kwalitatieve woningvraag behulpzaam kunnen zijn.

Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling 2016-2025

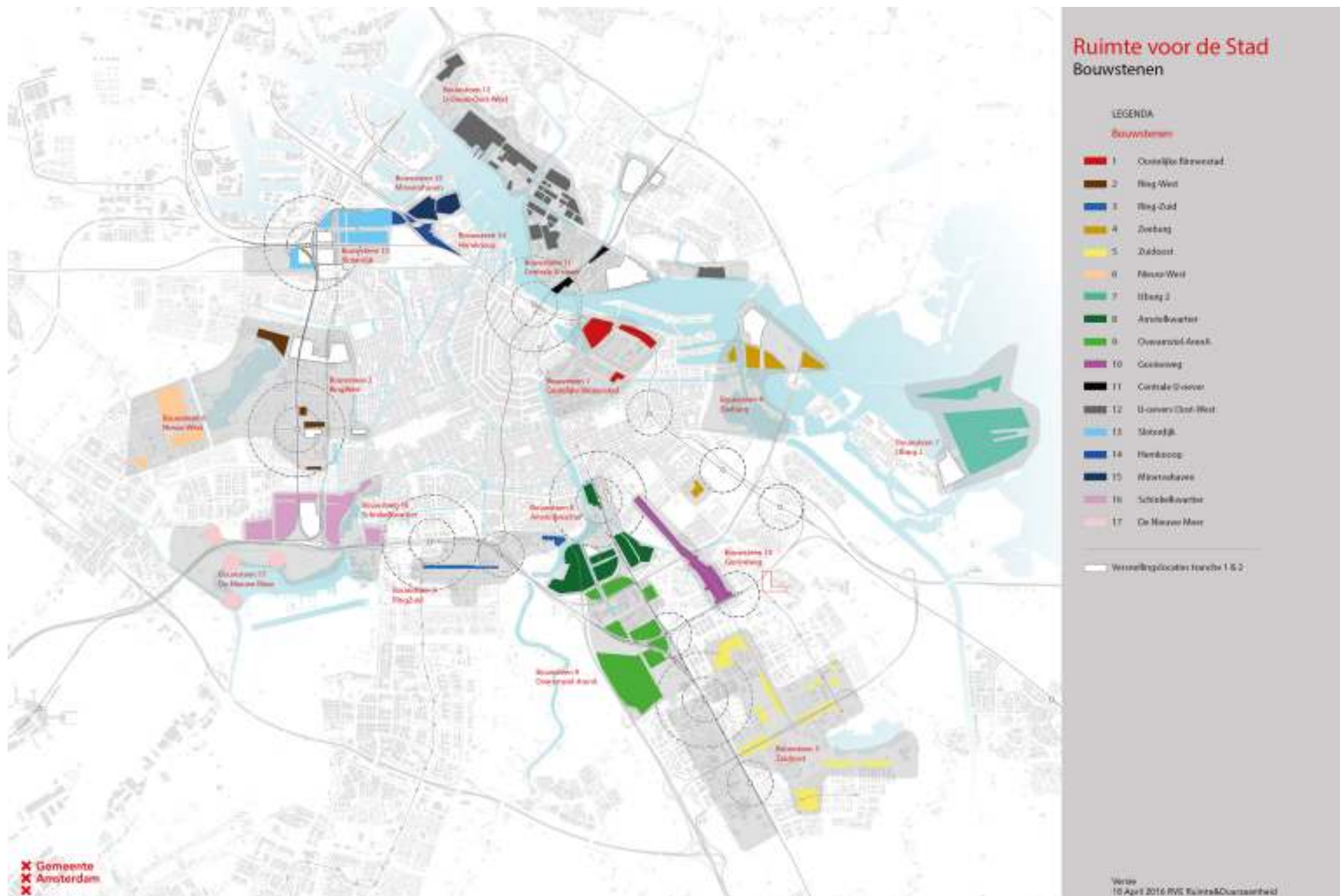
De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' schetst de ambities en hoofdlijnen van de stedelijke ontwikkeling tot 2040. Hij geeft aan waar de strategische ontwikkelruimte ligt en hoe deze benut kan worden. Bij de vaststelling in 2011 was echter al duidelijk dat de voorgenomen aanpak en fasering onder invloed van de economische crisis anders zou kunnen verlopen dan voorzien. In de jaren daarna is een groot aantal gebiedsontwikkelingsprojecten stilgelegd of van karakter en tempo veranderd. Nu de stedelijke ontwikkeling weer op volle toeren draait en duidelijk is hoe lopende projecten aangepakt zullen worden, moeten we bepalen waar nieuwe activiteiten geconcentreerd worden.

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van lopende en mogelijke gebiedsontwikkeling in Amsterdam. Daarvoor zijn de Gebiedsvisies geraadpleegd die door de stadsdelen zijn opgesteld. Voor de gebieden Centrum (binnen de Ring) en Noord, Nieuw-West en Zuidoost (buiten de Ring) is een aanvullende interviewronde gehouden. Voor de grote bestaande ontwikkelgebieden hebben projectorganisaties lopende én aanvullende mogelijkheden in kaart gebracht. Voor de Ringzone West is een Ambitiedocument opgesteld, de Visie Zuidas

is geactualiseerd. Gegevens over IJburg, Zeeburg en Amstel III zijn in een interviewronde geïnventariseerd.

Daarnaast zijn de ruimtelijke mogelijkheden voor nieuwe gebiedsontwikkeling verkend in vier Gebiedsstudies voor respectievelijk de Noordelijke IJ-oever, Haven-Stad, Schiphol-Schinkel en Amstel-Arena. (deze zijn als achtergronddocumenten beschikbaar). Het Ambitiedocument Ringzone West is ook als Gebiedsstudie gebruikt. Onorthodoxe locaties zijn hierbij niet geschuwd. Ook projecten die in de Structuurvisie gepland waren na 2025 zijn in de overwegingen betrokken. Bovendien is over de stadsgrenzen gekeken. In samenwerking met de gemeente Ouderamstel is bestudeerd wat ontwikkelingsmogelijkheden zijn in en rond 'De Nieuwe Kern' bij station Duivendrecht.

Dit levert een overzicht op van lopende én van mogelijke gebiedsontwikkeling. In het kader van het Actieplan Woningbouw is eind 2014 een aantal Versnellingslocaties aangewezen. Hiervoor is de planvorming in 2015 al ter hand genomen. Deze vallen uiteen in locaties die in het kader van de crisis waren stilgelegd en nu weer worden gestart door een herziening van het Investeringsbesluit én nieuwe locaties waarvoor nu aan een Strategiebesluit wordt gewerkt. De projecten op versnellingslocaties worden apart vermeld in de



overzichten in dit hoofdstuk.

Het totaal van mogelijk te ontwikkelen locaties voor gebiedsontwikkeling wordt in dit hoofdstuk aangeduid als de Strategische Ruimte. Dit zijn de locaties waarover in dit document afwegingen gemaakt moeten worden. Omdat het een groot aantal locaties betreft die vaak onderling samenhangen in uitvoerbaarheid en noodzakelijke condities is ervoor gekozen de strategische ruimte in dit hoofdstuk te presenteren aan de hand van bouwstenen (zie afbeelding op p. 27). Bouwstenen zijn pakketten van samenhangende gebiedsontwikkelingsprojecten met gerelateerde infrastructurele en planologisch-juridische condities.

In de volgende paragrafen wordt steeds per ontwikkelgebied ingegaan op de grote opgaven, lopende projecten en versnellingslocaties. Vervolgens worden de bouwstenen voor nieuwe gebiedsontwikkeling behandeld. Per bouwsteen wordt aandacht besteed aan de hoeveelheid woningen die er mogelijk te realiseren zijn en het type stedelijk milieu. Daarnaast worden noodzakelijke condities en afhankelijkheden geschetst.

Woningaantallen en programma

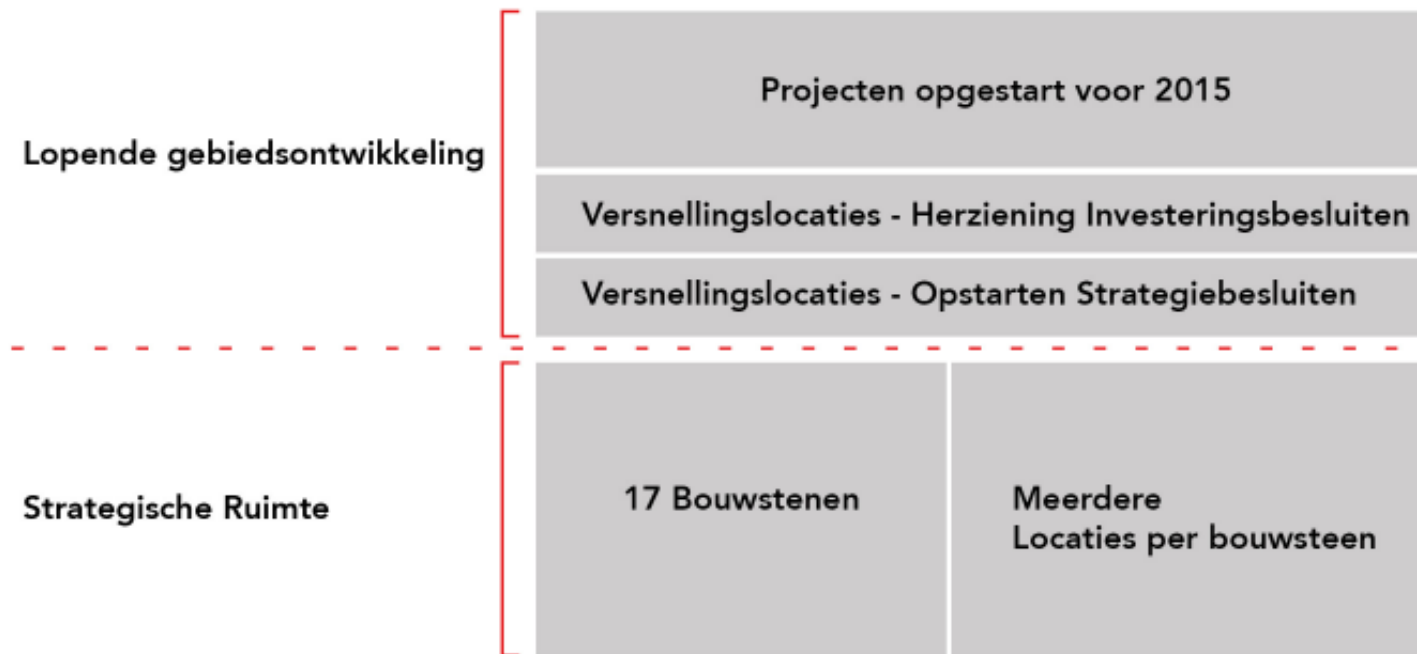
Per bouwsteen is waar mogelijk op basis van eerdere planverkenningen en referenties een inschatting gemaakt van van het aantal te realise-

ren woningen per locatie. De praktijk laat zien dat keuzes ten aanzien van dichtheden, verhouding woningbouw en overig programma, nieuwbouw of transformatie en specifieke focus op bepaalde woningtypen in de loop van het proces van grote invloed zijn op te realiseren woningaantallen. De genoemde woningaantallen zijn dan ook ter indicatie. Voor een aantal locaties is het moeilijk in te schatten welke aantallen te realiseren zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor locaties waar woningbouw niet de primaire opgave is. Voor deze locaties zijn geen aantallen opgenomen.

Er wordt niet ingegaan op de omvang van het te realiseren overige programma. Zowel het kwalitatieve woningaanbod als het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod van commerciële en maatschappelijke voorzieningen wordt in de vervolgfases van het planvormingsproces nader ingevuld. Hiervoor wordt volgens het Plaberum (plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen) pas bij het Investeringsbesluit daadwerkelijk besloten. Op te transformeren locaties vormen bestaande functies het uitgangspunt. Dit impliceert ook dat in alle bouwstenen investeringen in maatschappelijke voorzieningen aan de orde zijn. Koppeling tussen Koers 2025 en andere stedelijke beleidskaders als de Integrale Huisvestingsplannen Onderwijs (IHP) maakt het mogelijk in dit vroege stadium wel al de stadsbrede behoefte aan maatschappelijke voorzieningen in beeld

te brengen. Daarnaast worden in de dagelijkse praktijk over specifieke locaties voor bijvoorbeeld onderwijs al gesprekken gevoerd.

In de laatste paragrafen van dit hoofdstuk worden de bouwstenen vergeleken. Economisch adviesbureau Decisio heeft onderzoek gedaan naar de kosteneffectiviteit van ontwikkeling van de bouwstenen en naar maatschappelijke kosten en baten. De projectgroep heeft de verschillende bouwstenen vergeleken op uitvoerbaarheid.



Schematische weergave Lopende gebiedsontwikkeling en Strategische Ruimte voor nieuwe projecten

Bouwsteen 1 – Oostelijke Binnenstad - nader te bepalen

Projecten: Kop Kadijken (100), Emplacement Dijkgracht (100), en Marineterrein (0-1.400).

Milieutype: Grootstedelijk centrum/gemengde stadsbuurten. In de oostelijke binnenstad liggen kansen voor het stapsgewijs uitbouwen van het grootstedelijk kerngebied. Tijdelijk gebruik en gefaseerde ontwikkeling kunnen hier een belangrijke rol spelen (vergelijk Diamantbeurs en Marineterrein).

Investerings in condities: herinrichting oost-west waterfrontcorridor (herinrichting PH-kade en IJtunnelmond, toevoeging schakel Eilandenboulevard aan tramnetwerk, fietsnetwerk CS-Oostertoegang- Dijkgracht), NS-station Rietlandpark, herinrichting Weesperstraat-Weesperplein, groene loper Sarphatistraat.

Afhankelijkheden-risico's: strakke planning en beperkte financiële middelen Programma Hoogfrequent Spoor (NS, Prorail), eerst afronden herinrichting Stationseiland en busstation Buikslotermeerpolein-Noord voor aanpak waterfrontcorridor mogelijk is, uitbouw bestaand stadsverwarmingsnet, organische en geleidelijke ontwikkeling Marineterrein.

Bouwsteen 2 – Ring-West – 1.300 (+ nader te bepalen)

Projecten: Lelylaan-Noord (500), Surinameplein (200), Jacob Geelbuurt (75 + nader te bepalen), Kop Sloterpolder (500)

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: herinrichting Lelylaan, vernieuwing Rembrandtpark, vernieuwing kop Sloterpolder, kwaliteitsingrepen Jan Evertsenstraat

Afhankelijkheden-risico's: 'inrol' stadsverwarmingsnet vanuit concessiegebied richting binnenstad via stadsstraten

3.1 Bouwstenen

Centrum

De dynamiek in het gebied binnen de Ring – hier verder aangeduid als Centrum – is groot. De clustering van het UvA- en HvA-vastgoed en realisering van nieuwe detailhandel en hotelaccommodaties zijn opvallende bewegingen. Minstens zo belangrijk is de zwerm aan particuliere investeringen in transformatie en kwaliteitsverbetering – van winkelinrichting tot het bewoonbaar maken van souterrains en zolders. De rol van de overheid is vooral faciliterend en voorwaardenscheppend, bijvoorbeeld door aanleg van de Noord/Zuidlijn en herinrichting van de openbare ruimte.

De planvoorraad 2016-2025 in lopende gebiedsontwikkelingsprojecten is dan ook beperkt: circa 2.000 woningen. Het omvat de afronding van projecten zoals Oostpoort, de Hallen, Oosterdoksiland en het Archiefterrein en enkele nieuwe projecten op Oostenburg en op het Foodcentre. In het gebied liggen geen versnellingslocaties. De centrale ontwikkelopgave is het uitbouwen van het grootstedelijk kerngebied en tegelijkertijd het leefbaar houden van het gebied voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Aanvullende capaciteit voor woningbouw zal vooral zitten in transformatie van leegkomend vastgoed en kleine projecten. Er tekent zich één gebied af met een concentratie van nieuwbouw- en transformatieprojecten en geïntegreerde infrastructuur: de oostelijke binnenstad.

Hier liggen kansen voor het stapsgewijs uitbouwen van het grootstedelijk kerngebied. Tijdelijk gebruik, gefaseerde ontwikkeling en transformatie zullen een belangrijke rol spelen. Het Marineterrein is daarvan een goed voorbeeld. Hier liggen kansen om een onderscheidend en internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu te creëren. Deze ontwikkelstrategie mag er niet toe leiden dat noodzakelijke investeringen in de kwaliteit van de oostelijke binnenstad als geheel naar de achtergrond verdwijnen (zie kader). Bovendien moeten ontwikkelingen op elkaar worden afgestemd. Daarom wordt een Gebiedsuitwerking Oostelijke Binnenstad opgesteld.

Ring-West

De planvoorraad in lopende projecten 2016-2025 in Ring-West omvat de bouw van circa 5.200 woningen, inclusief de versnellingslocaties Lelylaan Podium (500) en Jan Evertsenstraat (2.000-2.500). Onderdeel van de projecten is de realisering van maatschappelijk programma en enkele bijzondere programma's, zoals De School aan de Jan Evertsenstraat.

In de verkenning Ringzone West worden aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en condities verkend. Totaal liggen hier mogelijkheden voor de bouw van nog eens circa 1.300 woningen.

Door de kavel- en projectgewijze ontwikkeling in

de afgelopen jaren zijn investeringen in projectoverstijgende condities voor kwaliteit in Ring-West achtergebleven. Dit geldt voor investeringen in openbare ruimte en groen (Rembrandtpark, Slotterplas) en voor de fietsinfrastructuur (oost-west en noord-zuid).

Mogelijkheden voor een volgende ronde gebiedsontwikkeling liggen in Lelylaan Noord en in verdere verdichting zoals door de herontwikkeling van het Surinameplein. Deze ontwikkelingen zullen worden beïnvloed door de ideevorming over de Oost-Westlijn in het verlengde van de Metrostudie.

Door alle recente ontwikkelingen wordt de dynamiek van de Ringzone ook 'voorbij de Ringspoorbaan' gevoeld. Door Ring-West breder te definiëren komen ook de Jacob Geelbuurt en de Kop van de Slotterplas, gekoppeld aan de Kwaliteitsimpuls voor de Slotterplas, in aanmerking voor een intensiever stedelijke ontwikkeling. In 2016 kan een Strategiebesluit opgesteld worden voor het gebied rond de Kop van de Slotterplas. Aanvullende mogelijkheden voor verdichting en daarmee samenhangende investeringen in de kwaliteit van het gebied tussen de Jan van Galenstraat en de Vlaardingenlaan worden nader verkend in de Gebiedsuitwerking Ringzone-West.

Bouwsteen 3 – Ring-Zuid – nader te bepalen

Projecten: Buitenveldert-Noord (ntb), Kennedylaan/
Utrechtsebrug (ntb)

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: herinrichting stadsstraat
Beethovenstraat-Gelderlandplein-van Leyenberglaan

Afhankelijkheden-risico's: 'oververhitting', maatschappelijke discussie sloop-nieuwbouw Buitenveldert-Noord, 'inrol' stadsverwarmingsnet richting Zuid/binnenstad

Bouwsteen 4 – Zeeburg – 2.000 (+ nader te bepalen)

Projecten: Baaibuurt-Oost en -West (1.500), Kop Cruquiusgebied (250), Oostpunt (nader te bepalen), Jaap Edenbaan (250)

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: fietsverbinding over Amsterdam-Rijnkanaal, veer/kabelbaan/brug en optimalisering fietsverbinding Oranjesluizen, oversteekbaarheid emplacement IJtram, aanleg primaire waterkering, brug Zeeburgersluis

Afhankelijkheden-risico's: waterkering, geul Oer-IJ noodzaakt tot lange zettingsperiode, aantakking Zeeburgereiland op stadwarmtenet en/of warmte-koude uit het IJ, afspraken met zittende gebruikers, investeringen Jaap Edenbaan

Zuidas/Ring-Zuid

De planvoorraad in lopende projecten in Zuidas omvat de bouw van circa 6.000 woningen en de realisering van één miljoen m2 niet-woonfuncties. Parallel wordt in de komende 10 jaar het Zuidasdok gerealiseerd.

In de herijking van de Visie Zuidas (concept augustus 2015) worden geen aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling binnen het plangebied Zuidas voorzien. In de afgelopen jaren heeft reeds een optimalisatieslag plaatsgevonden (bijvoorbeeld door meer woningen op te nemen in deelgebied Ravel). Ook wordt uitgegaan van een constante bouwstroom van woningbouw, ondanks de bouwactiviteiten in het kader van Zuidasdok.

Wel liggen er in de directe omgeving van Zuidas mogelijkheden voor nieuwe gebiedsontwikkeling. Deze zijn in gesprekken met Zuidas en het stadsdeel verkend. In totaal gaat het op langere termijn om de realisering van circa 1.000 woningen, deels door middel van sloop-nieuwbouw, deels door transformatie van bestaand vastgoed. Op korte termijn kan de verbetering van de relatie Zuidas-Gelderlandplein opgepakt worden in een Gebiedsuitwerking Zuidas-Gelderlandplein.

Zeeburg

De planvoorraad in lopende projecten omvat de bouw van circa 3.000 woningen en de realisering van 75.000 m2 niet-woonfuncties. Daarbovenop komt de versnellingslocatie Sluisbuurt met tenminste 3.000 woningen en een omvangrijk maatschappelijk programma. Verbetering van de langzaam-verkeerverbindingen over de Oranjesluizen en over het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een belangrijke conditie voor kwaliteit.

In gesprekken met de projectorganisaties (oktober 2015) zijn aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en condities verkend. Totaal liggen hier mogelijkheden voor de bouw van circa 2.000 woningen. Op de Kop van het Cruquiseiland kan dit snel worden opgepakt. Daarnaast kan de ontwikkeling van de Sluisbuurt een vervolg krijgen in de ontwikkeling van de Baaibuurt Oost en West op het Zeeburgereiland, aantrekkelijke locaties aan het water. Hier speelt op korte termijn het verbeteren van de primaire waterkering en verplaatsing van de huidige functies.

Een bijzondere ontwikkelingsmogelijkheid dient zich aan nu fors geïnvesteerd moet worden in de Jaap Edenbaan. Dat kan op de huidige, maar ook op een beter ontsloten plek. Dit laatste maakt intensivering op (delen van) deze locatie mogelijk.

Bouwsteen 5 – Zuidoost – 2.500

(+ nader te bepalen)

Projecten: Mandelapark (780), Gaasperplas (400), Gaasperdammerweg-Oost (400) en -West (800), Reigersbos e.o. (200), afronding D/K-buurt (nader te bepalen), D/F-buurt (nader te bepalen), Gaasperdam (nader te bepalen)

Milieutype: Groenblauwe woonbuurt, gemengde stadsbuurt rondom stationslocaties

Investerings in condities: Fietsnetwerken, vernieuwing Gaasperplas en omgeving

Afhankelijkheden-risico's: Afzetmogelijkheden in relatie tot aanbod in bestaande voorraad, uitbouw stadswarmtenet

Bouwsteen 6 – Nieuw-West – 400

(+ nader te bepalen)

Projecten: Osdorpplein e.o. (400 woningen + omvangrijk programma niet-wonen), Wildemanbuurt (nader te bepalen), vervolg Stedelijke Vernieuwing Geuzenveld-Slotermeer (nader te bepalen), Osdorperweg (nader te bepalen)

Milieutype: Groenblauwe woonbuurt

Investerings in condities:

Afhankelijkheden-risico's: Voor ontwikkeling is de gemeente sterk afhankelijk van wensen van en afspraken met corporaties over Stedelijke Vernieuwing

Bouwsteen 7 – IJburg-2 – 7.900

Projecten: Middeneiland, Strandeiland, Buiteneiland (totaal circa 8.000 woningen)

Milieutype: Groenblauwe woonbuurt

Investerings in condities: land maken en aanleg bruggen, doortrekken tram en Zuidtangent inclusief mogelijke aanleg van een nieuw tramemplacement, zelfvoorzienende buurt wat betreft energie

Afhankelijkheden-risico's: fasering, mogelijke concurrentie met andere locaties in de stad én in de regio. Ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of aansluiten op bestaand netwerk.

Noord, Nieuw-West, Zuidoost

Buiten de grote projecten langs de Noordelijke IJ-oever en in Ring-West kennen Noord, Nieuw-West en Zuidoost een groot aantal lopende projecten, voortkomend uit de Stedelijke Vernieuwingsoperatie in de naoorlogse woongebieden in de stad. In de recente samenwerkingsafspraken tussen de Gemeente, AFWC en de huurdersorganisaties (juni 2015) is overeengekomen om welke projecten het in de komende jaren gaat.

Daarnaast wordt in Noord en Zuidoost gewerkt aan enkele verdichtingsprojecten. Rond het station Noord van de Noord/Zuidlijn liggen de versnellingslocaties Elzenhagen-Zuid (2000 woningen) en Winkelcentrum CAN (1000 woningen plus een omvangrijk programma niet-wonen).

De centrale opgave in Noord, Nieuw-West en Zuidoost op middellange termijn is het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in de voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Vooral in Geuzenveld-Slotermeer moet de kwaliteit nog verbeterd worden. De Stedelijke Vernieuwingsgebieden in Noord, De Banne en Nieuwendam-Noord, in het bijzonder de Waterlandpleinbuurt, kennen nog een resteende opgave.

Nieuwe opgaven dienen zich aan in woonbuurten uit de jaren '80 zoals Gaasperdam, Oostzanerwerf en de Aker 1. Hierin speelt gebiedsontwikkeling een rol, maar zijn vooral investeringen in de kwaliteit en duurzaamheid van de bestaande woning-

voorraad en in verbindingen, groen, detailhandel en maatschappelijk programma cruciaal. Om de leefkwaliteit op peil te houden is een herijking van het Stedelijke Vernieuwingsbeleid nodig: hoe verder na 2018?

Nu dienen zich al enkele nieuwe projecten aan, sterk variërend in omvang. In Nieuw-West gaat het om de Wildemanbuurt en de omgeving van het Osdorpplein; in Zuidoost om het tijdens de crisis stilgelegde project in de rand van het Mandelapark. In Noord gaat het buiten de Stedelijke Vernieuwingsgebieden om het Kiekensterrein, de Kleine Wereld en is er sprake van een gestage stroom aan zelfbouw.

IJburg

De planvoorraad in lopende projecten op IJburg omvat de bouw van 1.500 woningen. Daarbovenop komt de versnellingslocatie Centrumeiland (circa 1.300 woningen en 21.000 m² niet-woonfuncties).

In gesprekken met de projectorganisaties (augustus 2015) zijn aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en condities verkend. Totaal liggen op IJburg 2 aanvullende mogelijkheden voor de bouw van circa 7.900 woningen. Efficiënte eenheden voor de ontwikkeling van nieuwe eilanden meten 75-90 hectare. Door een gefaseerde aanleg van dergelijke eenheden kan IJburg 2 stapsgewijs ontwikkeld worden, afgestemd op de

vraag naar dit specifieke milieu. In het kader van de beantwoording van de motie 'Aan de slag met IJburg 2' wordt nu verkend wat de meest efficiënte ontwikkelmogelijkheden zijn.

Bouwsteen 8 – Amstelkwartier – 6.600

Projecten: Amstelstation-Amstelzijde (1.500), Amstelkwartier Fase 3 (800), Weespertrekvaart-Bijlmerbajes (800), Amstelkwartier Fase 4 en 5 (2.000), Joan Muyskenweg/Amstelglorie (1.500)

Milieutype: Stadsbuurten – grootstedelijk centrum rond Amstelstation

Investerings in condities: fietsring en fietsverbindingen Zuidoost, Amstelstroomlaan inclusief bruggen en tunnels, herinrichting Weesperzijde-Amstelover

Afhankelijkheden-risico's: Versnelde aankoop Lianer, RWS en planvorming Zuidasdok, gebruik lokale energie bronnen (GOS-GET, eventueel datacenter), circulaire tender Bijlmer Bajes, Amstelglorie maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur

Bouwsteen 9 – Overamstel-Arena – 4.000 (grondgebied Ouderamstel)

Projecten: Metrostation Overamstel en omgeving (1.000 woningen), Entrada (500), Nieuwe Kern/Ajax/Duivendrecht (2.500 woningen), Amstelbusinesspark Zuid (geen woningbouw)

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: herontwerp aansluiting A2-A10, ontwikkeling Joan Muyskenweg-Holterbergweg tot stadsstraat, verplaatsing Sportpark De Toekomst, afmaken Arenaboulevard, fiets- voetverbinding over Holterbergweg verbeteren en mogelijk doortrekken over A2, verplaatsen functies naar Amstel Businesspark Zuid om woningbouw mogelijk te maken.

Afhankelijkheden-risico's: Voor afwaardering A2 zijn onderhandelingen met het Rijk nodig; voor ontwikkeling Station Overamstel en omgeving, Nieuwe Kern en Entrada intensieve samenwerking met Ouder-Amstel. In ontwikkeling Nieuwe Kern vormen LIB-4 en 20KE-contour een belemmering voor woningbouw, maar juist een kans voor het onderbrengen van minder intensieve niet-woonfuncties. Voor de woningbouwopgave van 2.500 woningen is gehele (of gedeeltelijke) verplaatsing van volkstuinen niet noodzakelijk. Integratie zittende en nieuwe bedrijvigheid in ontwikkelingen. Gebruik lokale energiebronnen (eventueel datacenters)

Bouwsteen 10 – Gooiseweg – 2.500 (waarvan 1.500 grondgebied Diemen-Ouderamstel)

Projecten: Gooiseweg (1.000), Randweg-Diemerdreef-vd Madeweg (1.500)

Milieutype: Stadsbuurten/woonbuurten

Investerings in condities: Herinrichting/verlaging Gooiseweg

Afhankelijkheden-risico's: Samenwerking Diemen en Ouderamstel

Amstel III

Amstel III is een transformatiegebied met een afnemend, maar nog steeds relatief hoog percentage leegstand. Transformatie van leegstaande kantoren, bedrijven en retail naar een meer gemengd profiel wordt gefaciliteerd. Een bijzonder project is de ontwikkeling van de Talent Campus in het Paasheuvelweggebied bij het AMC. Op deze Talentcampus zullen 1.500 woningen voor studenten, starters en statushouders gerealiseerd worden. Op Amstel III liggen geen versnellingslocaties.

In de komende jaren wordt geen actieve gebiedsontwikkeling voorzien; wel zal verspreid transformatie naar onder andere woningbouw plaats vinden.

Amstel-Arena

De planvoorraad in lopende projecten in het Amstelkwartier is beperkt. Fase 1 is nagenoeg afgerond; Kop Weespertrekvaart staat in de steigers. De volgende ronde start nu met de versnellingslocaties Amstelplein-Julianapleinzijde (200 woningen) en Amstelkwartier fase 2 (1.200 woningen). De centrale opgave op de middellange termijn in de Gebiedsstudie Amstel-Arena is om het gebied tussen station Amstel en station Bijlmer-Arena in samenhang te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied met aandacht voor de samenhang tussen wonen en (bestaande en toekomstige)

bedrijvigheid. Kennis en onderwijs kunnen belangrijke aanjagers van ontwikkeling zijn. Daarnaast is de functionele en ruimtelijke integratie van het gebied in zijn omgeving van belang: een betere aansluiting van Duivendrecht, Diemen en Zuidoost op het gebied Binnen de Ring.

De strategische ruimte in het gebied omvat circa 12.000 woningen, waarvan een groot deel op het grondgebied van de buurgemeenten Ouderamstel en Diemen.

In de bouwsteen Amstelkwartier zijn 5.600 woningen te realiseren. Het knooppunt Amstelstation kan versterkt worden door transformatie en verdichting aan de Amstelzijde van het station. Hierbij kan worden aangehaakt op de geplande herinrichting van de stationsomgeving. In de ontwikkeling van het Amstelkwartier volgen fase 2, 3, 4 en 5 elkaar ook daadwerkelijk op in de tijd. Realisering van fase 4 en 5 is daardoor pas aan de orde na 2022.

Voor de ontwikkeling van (latere fasen van) het Amstelkwartier is overeenstemming met Rijkswaterstaat en de gemeente Ouderamstel nodig over (vorm, financiering en planning van) de aansluiting van A2-A10 en realisering van de A2-afrit Van der Madeweg. Deze investeringen in autobereikbaarheid zijn gelieerd aan Zuidas-Dok. Voor het verder ontwikkelen van fase 3 en verder van het Amstelkwartier is ook een nieuwe oost-westverbinding

noodzakelijk: de Amstelstroomlaan. Het realiseren van een autoverbinding langs dit traject over de Weespertrekvaart tussen het Amstelkwartier en de Gooiseweg heeft een geringe vervoerwaarde; dit in tegenstelling tot het realiseren van een snelle fietsverbinding op deze plaats als onderdeel van de Fietsring tussen IJburg en station Amsterdam-Zuid.

Aanvullend wordt in deze bouwsteen de ontwikkeling van de locatie Bijlmerbajes-Weespertrekvaart opgepakt. Hierover lopen gesprekken met het Rijksvastgoedbedrijf. Op langere termijn zou ook het volkstuinpark Amstelglorie en omgeving gedeeltelijk kunnen transformeren in combinatie met het benutten van de vrijgekomen ruimte door de nieuwe aansluiting A2-A10 en het herinrichten van de Joan Muyskenweg als stadstraat. Dit zou, afhankelijk van de scope van het project, aanpassing van de Hoofdgroenstructuur en een afwijking van de Structuurvisie vragen. Vanuit een veranderend perspectief op de Utrechtsebrug die deze ontwikkelingen met zich meebrengen is ontwikkeling van de Fordgebouwen en omgeving interessant.

In de bouwsteen Overamstel-Arena is ruimte voor 4.000 woningen. Ontwikkeling van dit gebied borduurt voort op investeringen in en rond het Amstelkwartier. De gebiedsontwikkeling van De Nieuwe Kern en het beter benutten van knooppunt Duivendrecht in lijn met de Provinciale

Bouwsteen 11 – Centrale IJ-oever – 2.500-3.500

Projecten: Sixhaven (500-1.500), Buiksloterham (2.000)

Milieutype: Grootstedelijk centrum - stadsbuurten

Investerings in condities: optimalisering veren, metrostation Sixhaven, fietsnetwerkaanpassingen, Javabrug, Stenen Hoofdbrug, Oeverpark

Afhankelijkheden-risico's: instemming Rijkswaterstaat/Havenmeester, ontwikkeling tweede cruise-terminal, uitbouw stadslab circulair Buiksloterham (onder andere warmte-koude uit IJ), milieucontouren bedrijvigheid Buiksloterham

Bouwsteen 12 – IJ-oever Oost-West – ca 6.000

Projecten: Buiksloterham-Klaprozenweg (1.000), NDSM-west (nader te bepalen), NDSM-oost (300), Melkweg (100), Gembo-Oranjewerf (750), Metaalbewerkerweg (1.000), NDSM-Noordstrook (300), Shipdock (3.000).

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: herinrichting Klaprozenweg, fietsnetwerkaanpassingen, autonetwerkaanpassingen: oa. aanleg Bongerdtunnel en Schellingwouderlaan.

Afhankelijkheden-risico's: transformatiemogelijkheden zijn afhankelijk van huidige eigenaren en huurders, uitbouw stadsverwarmingsnet (alternatief: warmte/koude uit IJ)

knooppuntenbeleid kan alleen in samenwerking met de gemeente Ouderamstel gerealiseerd worden. Een gezamenlijk opgestelde en gedragen Ontwikkelstrategie is voorwaarde voor concrete realiseringsovereenkomsten. Net als in het Schinkelkwartier moet hier duidelijkheid komen over de consequenties van het LIB voor woningbouw. Uitplaatsen van niet-geluidsgevoelige functies op locaties die niet onder het LIB vallen biedt hier kansen.

Gebiedsontwikkeling rond de Gooiseweg kan helpen om de weg een meer stedelijk karakter te geven. Behalve op Amsterdams grondgebied liggen vooral kansen in de gemeenten Ouderamstel en Diemen. Een gezamenlijk opgestelde en gedragen Ontwikkelstrategie is voorwaarde voor concrete realiseringsovereenkomsten.

IJ-oever

De planvoorraad in lopende projecten 2016-2025 op de Noordelijke IJ-oever omvat de bouw van circa 4.000 woningen en de realisering van een omvangrijk programma niet-woonfuncties. Onderdeel daarvan is de versnellingslocatie Hamerstraat (2.400 woningen). Centrale opgaven in de Gebiedsstudie Sprong over 't IJ zijn het verminderen van de druk op het Buiksloterwegveer en CS en het faciliteren van de grote dynamiek rond het IJ. Dat gebeurt op korte termijn door het optimaliseren van de veerverbindingen, op middellange

termijn door het aanleggen van vaste oeververbindingen op de beide flanken, een pakket maatregelen in het centrale deel en het uitbouwen van het fietsnetwerk.

Rondom het IJ en aan de verbeterde verbindingen liggen uitgelezen kansen voor uitbouw van het grootstedelijk kerngebied en voor nieuwe gebiedsontwikkeling. Het gebied heeft een grote aantrekkingskracht op de creatieve en nieuwe economie (onder andere start-ups, scale-ups, bedrijfsverzamelgebouwen). Op de flanken liggen kansen voor integratie van bestaande met nieuwe bedrijvigheid in gemengde stadsbuurten waarbij aansluiting wordt gevonden bij het bestaande arbeidsaanbod in Amsterdam-Noord. De aanleg van het warmtenet biedt hier mogelijkheden om bij te dragen aan de energiedoelstellingen van de stad.

Op de Noordelijke IJ-oever is ruimte voor circa 8.000-10.000 woningen: 2.500-3.500 in het centrale deel, 6.000 op de flanken. Al op korte termijn kunnen nieuwe projecten starten in Buiksloterham en op het NDSM-terrein. De locatie Sixhaven biedt kansen voor de uitbouw van het grootstedelijk kerngebied, aansluitend bij de succesvolle ontwikkeling van Overhoeks en Tolhuistuin.

Het optimaliseren van het verensysteem, het realiseren van vaste oeververbindingen, het Oeverpark en verbeteringen in het fiets- en autonetwerk

zijn voorwaardelijk voor de verdere ontwikkeling van de IJ-oever. Uit vervoerwaardeanalyses blijkt dat het optimaliseren van het verensysteem en het realiseren van vaste IJ-oeververbindingen een gunstig effect hebben op het oplossen van de knelpunten bij CS en de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord als geheel. Realisering van brugverbindingen over het IJ is afhankelijk van de medewerking van Rijkswaterstaat (en de Divisie Havenmeester) – zij zijn vergunningverlener. De gunstige quickscan van maatschappelijke kosten en baten van vaste oeververbindingen verplicht tot een uiterste inspanning om overeenstemming te bereiken over de combinatie van betere IJ-oeververbindingen en een vlotte, veilige en duurzame afhandeling van het scheepvaartverkeer en over een perspectief voor de doorgroei van de zeececruse.

Bouwsteen 13 – Sloterdijk– 3.500

Projecten: Sloterdijk-1-Zuid (korte termijn 700 - lange termijn 2.000), Sloterdijk 1 Noord (675-1.500)

Milieutype: Stadsbuurt

Investerings in condities: investeringen in openbare ruimte, fietsdoorsteek/openbaar maken Volkstuinpark Sloterdijkermeer/Nut en Genoegen, herinrichting Transformatorweg tot stadsstraat, Groot-Westerpark,

Afhankelijkheden-risico's: Sloterdijk I Zuid relatief eenvoudig te ontwikkelen. Sloterdijk I Noord gebiedsontwikkeling is afhankelijk van aanpassing milieu-en geluidwetgeving SWUNG-2 en valt onder convenant "Pas op de Plaats" dat pas in 2025 herzien kan worden, Sportpark Transformatorweg in Hoofdgroenstructuur (afwijking Structuurvisie noodzakelijk), verplaatsing en/of inpassing sportvelden nodig. Ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of uitbouw stadswarmtenet.

Bouwsteen 14 – Hemknoop – 1.600

Projecten: Zaanstraat, Brediuslocatie (1.300), Amsterbaken (300)

Milieutype: Stadsbuurt

Investerings in condities: verplaatsing spooreplacement Zaanstraat naar Hemweg, metro-/NS-station Westerpark, schakel Haarlemmerplein-Sloterdijk Centrum toevoegen aan tramnet, Groot-Westerpark, voetgangersbrug/-tunnel Westerpark-Spaarndammerbuurt.

Afhankelijkheden/risico's: verplaatsing emplacement Zaanstraat in samenwerking met Rijk en Prorail, combinatie windmolens met nieuw spooreplacement Hemweg, ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of uitbouw stadswarmtenet.

Bouwsteen 15 – Minervahaven – nader te bepalen

Projecten: Minervahaven (nader te bepalen)

Milieutype: Stadsbuurt

Investerings in condities: ingrepen openbare ruimte, gebruik al aanwezig stadswarmtenet. Investerings rond Hemknoop voorwaardelijk.

Afhankelijkheden: gebiedsontwikkeling is afhankelijk van aanpassing milieu-en geluidwetgeving SWUNG-2 en valt onder convenant "Pas op de Plaats" dat pas in 2025 herzien kan worden. Ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of uitbouw stadswarmtenet.

Haven-Stad

De planvoorraad voor woningbouw in lopende projecten is vooralsnog beperkt. Het grootste project is de ombouw van het ING-complex aan de Haarlemmerweg (700 woningen). Met de twee versnellingslocaties Sloterdijk-Centrum (3.300 woningen) en Multatuli (300 woningen + transformatie) krijgt Sloterdijk een gemengd karakter. Centrale opgave in het Haven-Stadgebied is de stapsgewijze transformatie van een monofunctioneel werkgebied rond het knooppunt Sloterdijk naar een gemengd en stedelijk woon-werkmilieu met aandacht voor de zittende bedrijvigheid. De mogelijkheden van menging worden verruimd na het onherroepelijk worden van de nieuwe geluidszone van Westpoort (voorjaar 2016).

Op langere termijn kunnen nieuwe mogelijkheden ontstaan voor een gemengde ontwikkeling na aanpassing van de geluidhinderregelgeving en verplaatsing van het emplacement Zaanstraat. Herbestemming van het noordelijk deel van Sloterdijk 1 en delen van het Minervahavengebied is pas na 2025 aan de orde; herbestemming van het overige havengebied binnen de ring na 2040. Noodzakelijke condities voor de transformatie zijn verbetering van de OV- en fiets-aansluiting op de stad en opwaardering van groen en openbare ruimte.

De Strategisch Ruimte omvat de bouwstenen Sloterdijk, Hemknoop en Minervahaven, met een totale capaciteit van 5.000 woningen (+nader te bepalen). Sloterdijk 1 Zuid valt niet onder milieucouturen. Huidige eigenaren in het gebied willen graag transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Voor deze locatie kan op korte termijn een Strategiebesluit worden opgesteld. Dit vraagt wel om investeringen in de ontsluiting en de kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied.

De overige locaties zijn vanwege milieucouturen ingewikkelder te transformeren en afhankelijk van SWUNG-2: een grotere beleidsvrijheid om woningbouw te realiseren op locaties onder invloed van industrielawaai. Mogelijk kan het gebied in 2016 aangemeld worden als pilot in het kader van de verkenning van nieuw rijksbeleid. De ontwikkeling van de Hemknoop biedt grote kansen. Hier kan in combinatie met een stadsstraat Transformatorweg een compleet nieuw OV-knooppunt gerealiseerd worden met een NS-station, tram, verlenging metroringlijn en fietsvoorzieningen. Ook een verplaatsing van het emplacement Zaanstraat naar de Hemweg kan hier onderdeel van uitmaken. Een zorgvuldige afstemming en samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Prorail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is hiervoor van groot belang. De Spaarndammer-

buurt kan zo uit zijn isolement gehaald worden en een betere relatie krijgen met het Westerpark.

Schiphol-Schinkel

De planvoorraad in lopende projecten in het Schiphol-Schinkelgebied is beperkt tot de herontwikkeling van het Havenstraatgebied en het tijdelijk gebruik van vastgoed, zoals het ACTA-gebouw en delen van het voormalige IBM-complex. In Schiphol-Schinkel ligt de versnellingslocatie Riekerhaven (minimaal 700 woningen, waarvan 300 op korte termijn).

Centrale opgave In het Schiphol-Schinkelgebied is om de kwaliteit en daarmee de ontwikkelpotentie van het nu sterk gefragmenteerde gebied te vergroten door aanhaking op omliggende stedelijke en groengebieden en benutting van de nabijheid van de luchthaven.

In het Schinkelkwartier kunnen mogelijk 5.350 woningen toegevoegd worden (Bouwsteen 16). In Bouwsteen 17, Nieuwe Meer, kan hierop worden aangesloten.

Voor een grootschalige ontwikkeling van het gebied zijn verbindingen over de Schinkel tussen de Nieuwe Meersluis en de Zeilstraat, alsmede het doortrekken van de Sloterweg noodzakelijk. Het Schinkelkwartier kan daardoor een directe rela-

Bouwsteen 16 – Schinkelkwartier – 5.000

Projecten: Bedrijventerrein Schinkel (600), IBM-Noord (1.600), Riekerhaven Zuid (1.200), Sneevlietweg-Aalsmeerplein (nader te bepalen), Riekerpolder (750), Havenstratterrein (300) IJsbaanpad- Zuid (500).

Milieutype: Stadsbuurten

Investerings in condities: Schinkelbruggen (tram/fiets), herinrichting Sneevlietweg en Vlaardingenlaan, Sloterweg inclusief tunnel, doortrekken Westlandgracht, verplaatsen tramremise, op de langere termijn speelt het (gedeeltelijk) doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol

Afhankelijkheden-risico's: ontwikkeling is afhankelijk van overleg met het rijk over woningbouw 20KE-contour, GVB, integratiemogelijkheden sportfaciliteiten, ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of uitbouw stadswarmtenet.

Bouwsteen 17 – De Nieuwe Meer – nader te bepalen

Projecten: Noordoever Nieuwe Meer, Anderlechtlaan (100)

Milieutype: nader te bepalen

Investerings in condities: fietsverbindingen naar en rond Nieuwe Meer, hoogwaardige OV-ontsluiting

Afhankelijkheden-risico's: ontwikkelingen vinden plaats in Hoofdgroenstructuur en zijn afhankelijk van overleg met het rijk over LIB-4 en 20KE-contouren, verplaatsing of optimalisering volkstuincomplex Ons Buiten en delen sportpark Sloten. Ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of uitbouw stadswarmtenet.

tie met Zuid krijgen. Uit vervoerwaardestudies is gebleken dat nieuwe verbindingen een flink effect kunnen hebben op de verdeling van de huidige vervoerstromen over de Schinkel (en daarmee op het afleiden van de huidige druk op de Zeilstraat). Voor de verbindingen over de Schinkel liggen vooralsnog uiteenlopende opties op tafel, zowel wat betreft locatie als wat betreft modaliteit (fiets, tram, auto). In een Gebiedsuitwerking Schinkelkwartier kan een voorkeur bepaald worden.

Door de noordrand van het Nieuwe Meer bij het Amsterdamse Bos te voegen kan de groene scheg aan kwaliteit winnen. Hier ligt een mogelijkheid om een metropolitaan park te realiseren, gekoppeld aan Schiphol en de Zuidas, met een esplanade langs het water, nieuwe natuur en compacte stedelijke functies. Voor de ontwikkeling van compacte, stedelijke functies is mogelijk een afwijking van de Structuurvisie en aanpassing van de Hoofdgroenstructuur noodzakelijk.

Beide bouwstenen liggen binnen de 20 KE-contour van Schiphol. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal op korte termijn uitsluitsel geven over de mogelijkheden voor woningbouw binnen de contour.

Ontwikkellocaties rond de Nieuwe Meer (Bouwsteen 17) liggen bovendien in de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur en buiten 'Bestaand bebouwd gebied' in de Provinciale Structuurvisie.

Aanpassing van de Hoofdgroenstructuur en de contour Bestaand bebouwd gebied vergt aanpassing van de gemeentelijke en van de provinciale Structuurvisie. Dit vergt een langdurig traject. Bovendien zal geïnvesteerd moeten worden in verbindingen onder de A4 en de kwaliteit van het gebied. In de verdere planvorming van het gebied vormt het SMASH traject Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad een grote kans om gezamenlijk op te trekken met het Rijk, regio en partijen in het luchthavencomplex. Op langere termijn speelt in dit gebied ook het geheel of gedeeltelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol.

Overzichtstabel Bouwstenen

Gebied	Lopend	Versnelling	Bouwsteen	Aantal
Centrum	2.000	-	1. Oostelijke Binnenstad	2.400 + ntb
Ring-West	2.200	3.000	2. Ring-West	1.300 + ntb
Zuidas-Ring-Zuid	6.000	-	3. Ring-Zuid	1.000 + ntb
Zeeburg	3.000	3.000	4. Zeeburg	2.000
Zuidoost	ntb	-	5. Zuidoost	2.500 + ntb
Nieuw-West	ntb	-	6. Nieuw-West	400 + ntb
Noord	ntb	3.000	-	-
IJburg	1.000	1.300	7. IJburg-2	7.900
Amstel-Arena	ntb	1.400	8. Amstelkwartier	6.600*
			9. Overamstel-Arena	4.000*
			10. Gooiseweg	2.500
IJ-oever	4.000	2.100	11. Centrale IJ-oever	3.500
			12. IJ-oevers Oost-West	6.000 + ntb
Haven-Stad	700	3.600	13. Sloterdijk	3.500
			14. Hemknoop	1.600
			15. Minervahaven	ntb
Schiphol-Schinkel	geen	300-700	16. Schinkelkwartier	5.000
			17. De Nieuwe Meer	ntb
Totaal (circa)	30.000	15.000		50.000

*Bouwstenen met * vallen geheel of gedeeltelijk buiten de gemeentegrens
In de tabel zijn locaties met een nader te bepalen woningaantal niet meegenomen*

3.2 Kosteneffectiviteit en maatschappelijke effecten

Om een afweging tussen projecten in de verschillende bouwstenen mogelijk te maken zijn aanvullende analyses verricht:

- *In samenspraak tussen Grond en ontwikkeling en Economisch onderzoeksbureau Decisio zijn kosten en opbrengsten geraamd op basis van kengetallen.*
- *Door Ingenieursbureau Amsterdam zijn alle kosten van de investeringen in infrastructurele condities in de 17 bouwstenen globaal financieel geraamd.*
- *Verkeer en openbare ruimte heeft vervoerwaardestudies uitgevoerd van de belangrijkste nieuwe infrastructurele maatregelen (fiets-OV-auto) in de Gebiedsstudies Sprong over 't IJ, Schiphol-Schinkel en Amstel-Arena.*
- *Economisch onderzoeksbureau Decisio heeft vervolgens een kosten-effectiviteitsanalyse verricht en een waardering gemaakt van de maatschappelijke effecten van de bouwstenen inclusief de bijbehorende infrastructurele maatregelen.*

- *Economisch onderzoeksbureau Decisio heeft een diepgaander MKBA (maatschappelijke kosten-baten-analyse) opgesteld van de verschillende alternatieven voor verbetering van de IJ-oeververbindingen.*

Conclusies vergelijking:

1. Op basis van de inschatting van kosten en opbrengsten in de gebiedsontwikkelingsprojecten door Grond en Ontwikkeling en de kosteneffectiviteitsanalyse van de bouwstenen door Decisio is er geen reden om af te zien van bepaalde bouwstenen. Wel loopt het saldo van projecten in de verschillende bouwstenen flink uiteen en zijn uiteenlopende voorinvesteringen nodig. Dit onderbouwt de noodzaak om de ruimte in het Amsterdamse Vereveningsfonds zorgvuldig in te zetten.
2. De analyse door Verkeer en openbare ruimte van de vervoerwaarde van de belangrijkste infrastructurele maatregelen (fiets-OV-auto) laat zien dat de voorgestelde maatregelen in meer of mindere mate helpen om knelpunten op te lossen.
3. De analyse van de maatschappelijke effecten van de bouwstenen door Decisio laat zien dat de voorgestelde maatregelen een overwegend gunstig tot zeer gunstig effect hebben, kijkend

naar bereikbaarheid, duurzaamheid, luchtkwaliteit en relatie met groengebieden.

4. De maatschappelijke kosten-baten-analyse door Decisio van de verschillende alternatieven voor verbetering van de IJ-oeververbindingen wijst uit dat optimalisering van het verensysteem een gunstige kosten-batenverhouding heeft. De alternatieven met bruggen scoren zeer gunstig. Het alternatief met twee bruggen scoort het gunstigst.

3.3 Uitvoerbaarheid

Voor een selectie van mogelijk te starten nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten 2016 is de uitvoerbaarheid een cruciaal criterium. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn fasering, concentratie versus spreiding, afhankelijkheid van beleidsvorming of beleidswijziging en medewerking van andere overheden en afhankelijkheid van infrastructurele condities.

Fasering

Binnen de meeste bouwstenen is een fasering gewenst. In veel gevallen wordt van 'binnen naar buiten' gewerkt in een logische volgorde. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Amstelkwartier en voor IJburg. Daarnaast kunnen niet alle locaties om technische redenen in 2019 of 2020 beschikbaar zijn.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de Baaibuurten op het Zeeburgereiland omdat hier eerst een nieuwe waterkering moet worden aangelegd.

Afhankelijkheid van nadere beleidsvorming

Voordat de stap gezet kan worden naar concrete projecten is in verschillende ontwikkelgebieden in de stad eerst een afweging nodig over de gewenste aanpak en ontwikkelstrategie op een hoger schaalniveau. Dit geldt bijvoorbeeld voor het formuleren van een nieuwe aanpak van de stedelijke vernieuwing in Geuzenveld-Slotermeer en van een mogelijke aanpak voor Gaasperdam. Als in 2016 gewerkt wordt aan een Gebiedsuitwerking kunnen mogelijk in 2017 concrete projecten voor een volgende tranche aangewezen worden.

Concentratie versus spreiding

Een belangrijke vraag is die naar de wenselijke omvang van gebiedsontwikkeling in de verschillende windrichtingen. Vanuit een efficiënte inzet van de ambtelijke organisatie en benutting van bovenplanse investeringen is concentratie van projecten gewenst. Vanuit markt- en afzetmogelijkheden is juist een zekere spreiding wenselijk. In de bouwstenen tekent zich een mogelijkheid af om meer of minder zwaar in te zetten op de grotere ontwikkelgebieden Noordelijke IJ-oever, Amstelkwartier, Sloterdijk/Haven-Stad en IJburg.

Een optie is zwaarder in te zetten op de Noordelijke IJ-oever en bij de andere stapsgewijs te werk te gaan. Dit sluit aan bij de sterke dynamiek op de Noordelijke IJ-oever, maar kan ook gemakkelijk tot oververhitting en stagnatie leiden. Een andere optie is om in de vier ontwikkelgebieden te kiezen voor een vergelijkbare inzet met nieuwe projecten van ieder circa 2.000 woningen.

Afhankelijkheid van beleidswijziging en medewerking van andere overheden

Realisering van projecten is natuurlijk lastiger in nieuwe ontwikkelgebieden dan in lopende ontwikkelgebieden waar al juridisch-planologische condities geregeld of samenwerkingsovereenkomsten getekend zijn. Dit geldt voor de volgende ontwikkelgebieden:

- *In het Amstelkwartier is overeenstemming met Rijkswaterstaat en de gemeente Ouderamstel over (vorm, financiering en planning van) de aansluiting van A2-A10 en realisering van de A2-afrit Van der Madeweg voorwaardelijk. Voor ontwikkelingen in Amstelglorie die in strijd zijn met de Hoofdgroenstructuur is afwijking van de Structuurvisie noodzakelijk.*
- *Realisering van brugverbindingen over het IJ is afhankelijk van de medewerking van Rijkswaterstaat en de Divisie Havenmeester – zij*

zijn vergunningverlener. De uitzonderlijk gunstige maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) verplicht tot een uiterste beleidsinspanning om overeenstemming te bereiken over uitgangspunten ten aanzien van doorvaart breedtes van bruggen en een vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer. Hier toe wordt een gezamenlijke studie verricht.

- *Voor ontwikkeling van de Hemknoop in Haven-Stad (en de verplaatsing van het emplacement Zaanstraat) is een zorgvuldige afstemming en samenwerking noodzakelijk met Infrastructuur en milieu en Prorail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In het BO MIRT van oktober is een samenwerkingsconstructie onderwerp van gesprek.*
- *Sloterdijk-1-Noord/Minervahaven is afhankelijk van SWUNG-2: een grotere beleidsvrijheid om woningbouw te realiseren op locaties onder invloed van industrielawaai. Mogelijk kan het project in 2016 aangemeld worden als pilot in het kader van de verkenning van mogelijk nieuw beleid. Voor ontwikkeling van Sportpark Spieringhorn is afwijking van de Structuurvisie noodzakelijk.*
- *Het Schinkelkwartier ligt binnen de 20 KE-con*

tour van Schiphol. De staatssecretaris van Infrastructuur en milieu zal op korte termijn uitsluitel geven over de mogelijkheden tot transformatie naar woningbouw binnen de contour.

- *Ontwikkellocaties rond de Nieuwe Meer liggen binnen de 20KE-contour, in de Gemeentelijke Hoofdgroenstructuur en buiten 'Bestaand bebouwd gebied' in de Provinciale Structuurvisie (zie Bouwsteen 17). Aanpassing van de Hoofdgroenstructuur en de contour Bestaand bebouwd gebied vergt aanpassing van de Gemeentelijke en van de Provinciale Structuurvisie. Dit vergt een langdurig traject.*

Afhankelijkheid van infrastructurale condities

Om aantrekkelijke stedelijke milieus te kunnen realiseren zijn investeringen nodig in bovenplanse maatregelen. Met name bij grote investeringen in infrastructuur is het goed om zoveel mogelijk aan te sluiten op gebiedsontwikkelingsprojecten die al zijn belegd of investeringen die aansluiten op de ambities van lopende investeringsprogramma's, zoals de Investeringsagenda's van de Stadsregio Amsterdam, het Meerjarenplan Fiets, de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Beter Benutten, aanleg Warmtenet, Stad in Balans. Dit betekent een hoge prioriteit voor gebiedsontwikkeling in Oostelijke Binnenstad, Ring-West, Ring-Zuid, Zeeburg en Centrale IJ-oeveren.

Werkprogramma 2016

4

Amsterdam wil tegemoet komen aan de vraag naar stedelijk wonen. Daarvoor is het nodig de planvoorraad de komende jaren aan te vullen. De zoektocht naar extra woningbouwlocaties spitst zich toe op gebieden die binnen een redelijke termijn aan snee gebracht kunnen worden en passen binnen de kwalitatieve ambitie om aantrekkelijke, gemengde stedelijke milieus te realiseren. Bij het maken van deze 'nieuwe stukken stad' is snelheid geboden. Tegelijkertijd mogen de integraliteit en kwaliteit niet in het gedrang komen.

Het ontwikkelen van aantrekkelijke, gemengde stedelijke milieus vereist vanaf de start aandacht voor de integratie van werkfuncties, duurzaamheid, groen en maatschappelijke accommodaties. Bovendien is in veel ontwikkelgebieden een schaa sprong nodig in bereikbaarheid. De investeringen, die de gemeente Amsterdam hiervoor moet doen in bijvoorbeeld scholen, bruggen, parken, OV-verbindingen en openbare ruimten zijn nu nog niet belegd in beleid en fondsen. Het maken van de nieuwe stad dient zorgvuldig te worden voorbereid en afgewogen. De afgelopen jaren hebben bovendien geleerd

dat teveel grote voorinvesteringen tegelijkertijd grote risico's met zich mee kunnen brengen voor de financiële positie van de gemeente. De stad zet daarom in op een adaptieve ontwikkelstrategie met een stapsgewijze besluitvorming over de noodzakelijke investeringen.

Snel en bedachtzaam Werkprogramma

Op basis van de analyse van de Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling uit hoofdstuk 3 is een afgewogen Werkprogramma 2016 opgesteld met een pakket Nieuwe Projecten, een reeks Gebiedsuitwerkingen, enkele Thematische Studies en een opdracht om een Financieel Perspectief op te stellen voor de financiering van de gemeentelijke investeringen (zie ook de kaart op p. 61). Nieuwe Projecten 2016 vormt een pakket van locaties waar gestart kan worden met planvoorbereiding voor circa 12.000 woningen in aantrekkelijke stedelijke milieus en die vanaf 2020 tot nieuwe woningen moeten leiden. De locaties dragen bij aan de uitbreiding van het grootstedelijk kerngebied en bieden ruimte aan zich ontwikkelende economische sectoren en aan maatschappelijk programma. Binnen dit pakket is een grote variatie mogelijk aan woonvormen en ontwikkelstrategieën. De locaties zijn gespreid over de stad, maar verschillen in omvang. Inzet is om de ontwikkeling van Noordelijke IJ-oever, Sloterdijk, Amstelkwartier en IJburg een flinke impuls te geven. Daar-

naast komen enkele kleinere locaties aan snee, die niet direct een majeure investering vereisen, maar wel een flinke bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de stad.

De Gebiedsuitwerkingen 2016 richten zich op het vergroten van de Strategische Ruimte. Mogelijkheden worden verkend om voor volgende tranches Nieuwe Projecten de juiste condities te scheppen (juridisch-planologisch, financieel, ruimtelijk, infrastructureel). Afhankelijk van de ontwikkeling van de vastgoedmarkt kunnen in 2017 en 2018 eventueel nieuwe projecten gestart worden die na 2020 tot productie leiden.

De Thematische Studies van de verschillende betrokken gemeentelijke diensten scherpen het ruimtelijk beleid van de gemeente aan op die terreinen waar 'na de crisis' nieuwe opgaven liggen. Het Financieel Perspectief moet de integraliteit en uitvoerbaarheid borgen.

4.1 Nieuwe projecten 2016

Voorgesteld wordt om in het voorjaar van 2016 te starten met planvorming voor 12 nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten en daaraan gerelateerde infrastructuur (wegen, bruggen, fietspaden, parken, openbare ruimte, land).

Het pakket telt op tot circa 12.000 woningen. Bij het opstellen van de Strategiebesluiten moet dui-

delijk worden of, en op welke termijn, op deze locaties ook daadwerkelijk de genoemde aantallen gerealiseerd kunnen worden. Met de monitoring van de ontwikkeling van de kwantitatieve en kwalitatieve vraag kan dit leiden tot een voorstel voor een aanvullende tranche Nieuwe Projecten 2017.

IJ-oever

- Projecten: **Buiksloterham** (1.000 woningen), **NDSM-Oost** (300), **NDSM-Noord/Klaprozen weg** (800).
- Gerelateerde infrastructuur: Uitvoeringsstrategie Nota Veren, Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ, Haalbaarheidsstudie Door-groei Zeecruise Amsterdam, Autonetwerkstudie Noord.

Haven-Stad

- Projecten: **Sloterdijk-1 Zuid** (2.000 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Herinrichting Haarlemmerweg, Fietsnetwerk Haven-Stad (Sloterdijkmeer/Nut en Genoegen), Impuls Groot-Westerpark

Ring-West

- Projecten: **Kop Sloterplas** (500 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Impuls Sloterplas

Schiphol-Schinkel

- Projecten: **IBM** (1.200 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Verlengde Sloterweg

Ring-Zuid

- Projecten: **IJsbaanpad-Zuid** (400 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Herinrichting Sportas, Nieuwbouw Sporthallen-Zuid

Amstel-Arena

- Projecten: **Amstelstation-Amstelzijde** (1.500 woningen), **Amstelkwartier Fase 3** (800 woningen), **Bijlmerbajes/Weesper trekvaart** (800 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Herinrichting Stationsplein/Amsteloever, Aansluiting A2-A10, Amstelstroomlaan, Fietsnetwerk Oost-Zuidoost

IJburg

- Projecten: **Middeneiland-Strandeiland Fase 1** (2.000 woningen)
- Gerelateerde infrastructuur: Verlengen IJ-tram/Zuidtangent, Land Maken IJburg tweede fase

Zuidoost

- Projecten: **Rand Mandelapark** (330 woningen)

Milieu	Mogelijke Locaties	Aantallen woningen
Stadsbuurten	Buiksloterham, NDSM-Oost, NDSN-Noord/ Klaprozenweg, Kop Sloterplas, IJsbaan- pad-Zuid, Sloterdijk 1-Zuid, Amstelkwartier Fase 3, Bijlmerbajes-Weespertrekvaart, IBM	8.000
Grootstedelijke centra	Amstelstation-Amstelzijde	1.500
Groenblauwe woonbuurten	Rand Mandelapark, Middeneiland-Strandei- land Fase 1	2.500
<i>Totaal (circa)</i>		12.000

Nieuwe Projecten 2016 naar stedelijke milieu

Strategienota en Strategiebesluit

De planvorming voor de nieuwe projecten start conform het Plaberum met het opstellen van een Strategienota en een Strategiebesluit. Tegen de achtergrond van de kwalitatieve ambities uit Koers 2025 en de recente ervaringen met het opstellen van Strategienota's en -besluiten voor de versnellingslocaties 2014 werken we met een strak format. Daarin moet, in aanvulling op het huidige Plaberum, expliciet aandacht besteed worden aan:

- *de bevolkingssamenstelling in relatie tot de omliggende buurten*
- *het maatschappelijk programma op buurt- en stadsniveau*
- *duurzaamheidsaspecten*
- *gerelateerde projecten (infrastructuur, groen, openbare ruimte, land)*

- *de ontwikkelstrategie in relatie tot (eventueel tijdelijke) transformatie van bestaand vastgoed.*

Na vaststelling van de Strategiebesluiten in het najaar van 2016 zal verdere besluitvorming over de projecten stapsgewijs plaatsvinden in achtereenvolgens een Projectbesluit en een Investeringsbesluit. Bij het Investeringsbesluit is een scherp inzicht nodig in de benodigde investeringen, in het saldo van kosten en opbrengsten binnen de dan te openen Grondexploitatie en in dekkingsmogelijkheden binnen en buiten het Vereveningsfonds.

Gerelateerde infrastructuur

De planvorming voor gerelateerde infrastructuurprojecten volgt verschillende soorten procedures. Soms zijn de maatregelen voorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling en lopen ze in de beginfasen van gebiedsontwikkelingsprojecten mee in plan- en besluitvorming. Soms volgen zij zelfstandige procedures. Voor wegen, bruggen en fietsvoorzieningen geldt dan de Plan- en Besluitvorming Infrastructuur (PBI), dat start met het voorbereiden van een Principebesluit en een Voorkeursbesluit. Voor groen-, openbare ruimte- en landmaakprojecten gelden minder uitgewerkte, maar vergelijkbare procedure-afspraken binnen de gemeente Amsterdam.

In de eerste fase van planvorming voor de gerelateerde infrastructuur moet aan de volgende aspecten expliciet aandacht besteed worden:

- *De inhoudelijke en procedurele verhouding tot gebiedsontwikkelingsprojecten; soms zal de planvorming onderdeel uitmaken van gebiedsontwikkeling, in andere gevallen wordt een zelfstandig traject gevolgd.*
- *De dekkingsmogelijkheden uit de verschillende stedelijke, regionale en (mogelijk) nationale en internationale fondsen. Bij het Investeringsbesluit is een scherp inzicht*

nodig in de benodigde investeringen en dekkingsmogelijkheden binnen onder andere Vereveningsfonds, Mobiliteitsfonds, BDU en Rijk.

Amsterdam wil groei accommoderen. Dat betekent forse woningbouwprogramma's met bijbehorende investeringen. Dat gaat natuurlijk veel geld kosten. Hoeveel precies is nog niet bekend en wordt verder onderzocht. Dit wordt voorgelegd bij de besluitvorming van Koers 2025 in voorjaar 2016.

In 2015 zijn enkele gerelateerde infrastructuurprojecten nader verkend: de IJ-oeververbindingen in de Gebiedsstudie Sprong over 't IJ en de Amstelkwartierverbindingen in de Gebiedsstudie Amstel-Arena en de Verkenning Nieuwe Kern. Het Principebesluit Sprong over 't IJ is inmiddels ter advies aan de betrokken Bestuurscommissies voorgelegd en gereed voor bestuurlijke besluitvorming.

4.2 Gebiedsuitwerkingen

In aanvulling op de lopende gebiedsontwikkelingsprojecten, de Versnellingslocaties 2014 en de Nieuwe Projecten 2016 zullen ter voorbereiding van de productie in de periode 2020-2030 nog enkele tranches Nieuwe Projecten aangewezen moeten worden, afhankelijk van het tempo van gebiedsontwikkeling en de verwachte ontwikke-

ling van de woningvraag. Mogelijk gaat het hierbij om locaties voor de realisering van nog eens 20-25.000 woningen.

De Gebiedsuitwerkingen 2016 zijn, gericht op de start voorbereiding van Nieuwe Projecten in 2017-2018 meten de gerelateerde infrastructuur en moeten inzicht geven in de : omvang en fasering van mogelijke gebiedsontwikkelingsprojecten en de bijbehorende, kansrijke verbindingen, groen en – waar mogelijk – maatschappelijke accommodaties.

- *Oostelijke Binnenstad*

De Oostelijke Binnenstad is het meest dynamische deel van het gebied binnen de Ring: veel transformatie van maatschappelijk vastgoed, gebiedsontwikkeling (Oostenburg, Marineterrein, Kadijken), mobiliteitsvraagstukken (tramontsluiting, emplacement Dijkgracht, spooronderdoorgangen, Programma hoogfrequent spoor), inrichting openbare ruimte (Prins Hendrik-kade, IJtunnelmond, Eilandenboulevard, Weesperstraat, Weesperplein, Groene loper Sarphatistraat), ontwikkeling kenniskwartier (UvA-HvA), ontwikkeling leisure en toerisme (Oosterdok, Plantage, Artis).

Een gedeeld ontwikkelperspectief kan helpen om knelpunten goed in beeld te hebben, samenhangen te verkennen en op het juiste moment kansen te verzilveren.

Intensieve samenwerking met alle stakeholders is hiervoor een cruciale voorwaarde.

- *IJ-oever*

Op basis van de Gebiedsstudie Sprong over 't IJ wordt een Voorgenomen Principebesluit voorgelegd, waarin conclusies getrokken zijn uit de publieksconsultatie in 2015. Hierin wordt de lijn uitgezet voor verdere planvorming en studie. In een in 2016 op te stellen Nota van Uitgangspunten zullen de meest kansrijke alternatieven vergeleken worden: optimaliseren van de veren, bruggen op de flanken, een nader te bepalen pakket van maatregelen bij CS, waaronder mogelijk het station Sixhaven, een voetgangerstunnel CS en/of een IJpleintunnel. Naast verbetering van de IJ-oeververbindingen zelf is aandacht nodig voor de aansluitende fietsnetwerken en de ontwikkeling van het autonetwerk. In 2016 zullen netwerkstudies verricht worden. Gekoppeld aan de nadere studie voor een pakket van maatregelen bij CS zal worden gestudeerd op de gebiedsontwikkelingsmogelijkheden rond de Sixhaven en de kwaliteit van de oever zelf. Scherper moet worden hoe de grootstedelijke ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever hier vorm kan krijgen.

- *Hemknoop*

Het knooppunt Nieuwe Hemweg-Transformatorweg ligt strategisch in het Haven-Stadgebied tussen de Mercuriushaven, Stadshaven Minerva, Spaandammerbuurt, Houthavens, Groot Westerpark en Sloterdijk. Door de wegen en railinfrastructuur is het gebied ruimtelijk en functioneel erg versnipperd. De mogelijke verplaatsing van het emplacement Zaanstraat maakt ruimte om het knooppunt op termijn te ontwikkelen tot een levendig centrum, midden in het Haven-Stadgebied. De Gebiedsuitwerking richt zich op het onderzoeken van de verknoping van verschillende vervoersmodaliteiten (NS-station Westerpark, doortrekken tram 3 naar Sloterdijk, verlengen Ringmetrolijn) in relatie tot gefaseerde gebiedsontwikkeling in het gebied er rondom heen (in eerste instantie het Zaanstraat-emplacement, Brediuslocatie en Zonnehoek; later Amsterbaken, Hempoint en Stadshaven Minerva). In de fase-ring speelt het Pas-op-de-Plaats-Convenant uit 2009 een belangrijke rol. Hierin is overeengekomen grootschalige woningbouw in het Havengebied binnen de Ring A-10 pas na 2029 uit te voeren. Na aanpassing van de geluidhinderwetgeving kunnen sommige delen mogelijk eerder transformeren. Het convenant vormt geen belemmering voor transformatie van het Zaanstraat-emplacement.

- *Geuzenveld-Slotermeer*

Van de vernieuwingsopgave uit Parkstad 2015 zal in 2020 in Nieuw-West als geheel 70% gerealiseerd zijn. Maar Geuzenveld-Slotermeer blijft achter. De woningvoorraad is hier nauwelijks gedifferentieerd en kwalitatief van een laag niveau. Er zijn maatschappelijke spanningen, de onveiligheidsbeleving is hoog en het gemiddeld besteedbaar inkomen is relatief laag. De Gebiedsuitwerking richt zich op het formuleren van een brede kwaliteitsimpuls voor Geuzenveld-Slotermeer. Daarbij sluiten we aan bij de afwaardering van de Haarlemmerweg en de herontwikkeling van Sloterdijk, de Kop van de Sloterplas en de Jan Evertsenstraat. Het hele spectrum van mogelijke ingrepen – van klusflats, verduurzaming en sloop-nieuwbouw tot incubators en herinrichting van de openbare ruimte – wordt samen met burgers, bedrijven en instellingen uitgewerkt in een praktische kwaliteitsimpuls, die vanaf 2017 operationeel kan zijn.

- *Ringzone-West*

In de verkenning Rinzone-West is een ruimtelijk perspectief voor dit gebied geformuleerd. Voor het centrale deel – van de Jan van Galenstraat tot aan de Vlaardingenlaan – is een operationalisering nodig in concrete

projecten en projectoverstijgende maatregelen. Nieuwe projecten dienen zich mogelijk aan rond de Lelylaan, op het Koningin Wilhelminaplein, in de Jacob Geelbuurt en in de Delflandpleinbuurt. Belangrijke punten zijn: de continuïteit van fietsroutes en stadsstraten en de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte, zowel in de buurten als op het niveau van het gebied als geheel. De kwaliteit en toegankelijkheid van het Rembrandtpark blijft een punt van zorg.

- *Schinkelkwartier*

In het kader van Ruimte voor de Stad is in 2015 een Gebiedsstudie Schiphol-Schinkel gedaan. Het Schinkelkwartier – het gebied tussen Huizingalaan, Vlaardingenlaan, Schinkel en A4 – komt hierin naar voren als een kansrijk stedelijk ontwikkelingsgebied. Voorwaarde is dat barrières in het gebied zelf doorbroken worden en bruggen geslagen worden met de omgeving, vooral met Zuid over de Schinkel. Het tijdelijk gebruik van het Acta-gebouw brengt al veel leven in de brouwerij. Verschillende opties voor betere verbindingen zijn in de Gebiedsstudie globaal onderzocht. In de Gebiedsuitwerking moeten conclusies getrokken worden over de meest kansrijke combinatie van nieuwe verbindingen.

dingen in relatie tot mogelijke gebiedsontwikkeling. Wat zijn de beste aanvullende verbindingen voor fiets, tram en auto over de Schinkel? Hoe kunnen Vlaardingenlaan en Sneevlietweg het beste heringericht worden? Kan de Westlandgracht verbonden worden met de Schinkel? Hoe gaan we om met de Schipholcontouren? Welke mix van functies is mogelijk?

Aansluitend liggen mogelijk kansen voor nieuwe stedelijke ontwikkeling in het gebied rond het IJsbaanpad en het Jachthavengebied ten zuiden van de A10. Wat zou hier een kansrijke strategie kunnen zijn?

- *Vergroting Amsterdamse Bos (in samenwerking met Sport en Bos)*

Bestuurlijk bestond het voornemen om de Noordelijke Oeverlanden over te dragen aan het Amsterdamse Bos. Vanwege mogelijke gebiedsontwikkeling heeft deze overdracht nog niet plaatsgevonden. Bij de overdracht is een scherp ontwikkelingsperspectief nodig. Wat is het toekomstig karakter van het gebied? Wordt het een groot groengebied met natuurontwikkeling en recreatiemogelijkheden, of zijn ook stedelijke functies mogelijk zoals nu in de oostrand van het Amsterdamse Bos rond de zogenaamde Sportas? Hoe is het groengebied verbonden met Nieuw-West en

Schiphol en met de circuits rond Schinkel en Kostverlorenvaart?

In aansluiting op de verkenning van Sport en Bos en de Gebiedsstudie Schiphol-Schinkel in 2015 stellen we in 2016 een ontwikkelperspectief op met aandacht voor bestaande kwaliteiten, vergunningen en gebruik. We onderzoeken hoe een sprong in kwaliteit en betekenis gemaakt kan worden, met een esplanade langs het water als onderdeel van een Rondje Nieuwe Meer, natuurontwikkeling in het kader van compensatie van de verbreding van de A9 en toevoeging van compacte stedelijke en grootstedelijke functies. Specifiek aandachtspunt zijn de ontwikkelingsmogelijkheden langs de Anderlechtlaan richting Nieuw-Sloten.

- *Versterken samenhang Zuidas-Gelderlandplein*

Het Gelderlandplein is een goed functionerend centrum in de zuidelijke stadslob, maar is slecht aangesloten op het nieuwe grootstedelijke gebied van de Zuidas. De gebiedsuitwerking moet antwoord geven op de vraag of de samenhang met de Zuidas versterkt kan worden door ingerepen in de vorm en gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte.

- *Amstel-Arena/Overamstel (in samenwerking met gemeente Ouderamstel)*

In de Gebiedsstudie Amstel-Arena en in de studie Nieuwe Kern zijn in 2015 de kansen verkend voor intensieve gebiedsontwikkeling. Hiertoe is constructief samengewerkt met de gemeente Ouderamstel. Verschillende onderdelen zullen in 2016 verder worden uitgewerkt.

In 2016 wordt een Gebiedsuitwerking Overamstel opgesteld. Naast fase 4, 5 en 6 van het Amstelkwartier behoren hiertoe eveneens de Ford-vestiging e.o. bij de Utrechtsebrug, het volkstuintpark Amstelglorie en de omgeving van metrostation Overamstel. van het volkstuintpark is ook Onderdeel van de gebiedsuitwerking is – naast verplaatsing – ook onderzoek van integratie van (delen van) Amstelglorie in een openbaar stadspark dan wel een gemengde stadsbuurt. Gezien de omvang van de gebiedsontwikkeling is mogelijk een aanvulling op de MER voor het Amstelkwartier noodzakelijk. Voor het gebied van station Overamstel tot aan de Arena – grondgebied van de gemeente Ouderamstel, maar deels in bezit van de gemeente Amsterdam – zal gezamenlijk een Ontwikkelstrategie worden opgesteld, gericht op het uitwerken van programma, kwaliteit en fasering van mogelijke gebiedsontwikkelingsprojecten

(Ajax, de Toekomst/Nieuwe Kern, station Duivendrecht e.o., station Overamstel e.o., Entrada).

Cruciaal voor de kwaliteit in dit gebied is de uitwerking van de nieuwe ideeën voor betere fietsverbindingen tussen Zuid, Oost en Zuid-Oost én voor de aansluiting van de A2 op de A10.

Een compacte Amstelknoop maakt het mogelijk om de Rijnstraat, via de Joan Muyskenweg een directe verbinding te geven met station Duivendrecht en de Holterbergweg. Deze verbinding kan zich ontwikkelen tot een aantrekkelijke verbindende stadsstraat.

- *Jaap Edenbaan*

De Jaap Edenbaan is de oudste kunstijsbaan van Nederland. In het winterseizoen trekt de baan veel bezoekers uit de stad en de regio. Nu fors geïnvesteerd moet worden in de ijshal is het verstandig een mogelijke verplaatsing naar een beter ontsloten locatie te overwegen.

- *Vernieuwing Gaasperdam*

De leefbaarheid in delen van Gaasperdam staat onder druk. Bovendien dienen zich allerlei ontwikkelingen aan die vragen om gericht beleid. Denk hierbij aan de ontwikkeling van de verschillende winkelcentra en

de scholenclusters, de (omgeving van de) dreven en de Gaasperplas.

De Gebiedsuitwerking geeft inzicht in een samenhangend ontwikkelingsperspectief.

- *Vernieuwing busgarage/tramremise-infrastructuur (in samenwerking met het GVB)*

Wat zijn alternatieve locaties voor de busgarages Jan van Galenstraat, Metaalbewerkerweg en Muyskenweg en mogelijk voor de tramremise Havenstraat? Een quickscan wordt gevolgd door gerichte haalbaarheidsonderzoeken in relatie tot de mogelijke herbestemming van de huidige locaties.

4.3 Thematische studies 2016

De Thematische studies, die in 2016 door de betrokken gemeentelijke diensten worden uitgevoerd, zijn gericht op het aanscherpen en operationaliseren van beleid ten behoeve van succesvolle, integrale gebiedsontwikkeling: omgaan met hindercontouren, programmering van niet-woonfuncties (maatschappelijk programma, bedrijvigheid, bezoek).

- *Regiegroep Duurzaamheid (Ruimte en Duurzaamheid)*

Het operationaliseren van de Agenda Duurzaam in een platform met de gemeentelijke

afdelingen Ruimte en duurzaamheid, Grond en ontwikkeling, Verkeer en openbare ruimte en de wettelijke partners voor gebiedsontwikkeling Alliander en Waternet. In dit platform vindt strategische sturing plaats op de thema's van de Agenda Duurzaam, op innovatie en op implementatie in gebiedsontwikkeling.

- *Agenda Duurzaam Bouwen (Ruimte en Duurzaamheid in samenwerking met Grond en Ontwikkeling)*

Het operationaliseren van de Agenda Duurzaam in relatie tot gebiedsontwikkeling, zodat duurzaamheidsdoelstellingen en gebiedsontwikkeling elkaar ondersteunen. Het ontwikkelen van de Leidraad Circulair Bouwen (zie quickscan Circulair), het toewijzen van experimenteerruimte aan gebieden, de ontwikkeling van Afvalpunten.

- *Vernieuwing Afspraken Warmte*

Met 'Ruimte voor de stad' wordt de bestaande stad verdicht. Hieronder vallen ook de concessiegebieden waarover afspraken tussen de gemeente en Nuon/WPW zijn gemaakt. De verdichting is van dien aard dat binnen de concessiegebieden circa 8.000 woningen meer worden gerealiseerd dan in de concessie is afgesproken. Buiten de concessies is dat circa 20.000-25.000.

Samen met het bestaande woningbouwprogramma is de balans als volgt (voorlopige uitkomst):

- *concessiegebied Parkstad (24.000): met het programma in de ontwikkellocaties en bestaande plannen wordt de concessieafpraak over woningaantallen gehaald (circa 15.000 nog te ontwikkelen woningen).*
- *concessiegebied Noord: met de reeds geplande nieuwbouw wordt aan de concessieaantallen voldaan. Het programma 'Ruimte voor de stad' voorziet in circa 8.000 woningen extra (ten opzichte van 11.000 woningen in de concessie).*
- Het programma 'Ruimte voor de stad' buiten de concessie betreft ongeveer 15.000-20.000 woningen en Zuidas voorziet nog in circa 5.000 woningen extra. Totaal bevat deze portefeuille circa 20.000-25.000 woningen. Dit is vergelijkbaar met de grootte van de Parkstad-concessie.
- *Bestuursopdracht Stedelijke Vernieuwing nieuwe stijl*
Door de woningmarktcrisis en door veranderingen in de financiële structuur is de

stedelijke vernieuwing in Amsterdam sterk in omvang afgenomen. In verschillende Amsterdamse buurten is een kwaliteitsimpuls echter nog hard nodig, vooral in gebieden waar eerder vastgestelde programma's zijn stopgezet. Om deze een kader te geven wordt een nieuwe bestuursopdracht opgesteld. Om deze bestuursopdracht een solide basis te geven is het van belang dat we de woon- en woonomgevingskwaliteit goed monitoren. Het doel van de bestuursopdracht is om buurten, waar de woon- en woonomgevingskwaliteit achterblijft naar 'voldoende kwaliteit' te brengen. Hiervoor wordt een kwaliteitsnorm opgesteld. Op basis van monitoring kunnen locaties worden aangewezen waar met behulp van heel specifieke maatregelen de kwaliteit van de woningen, de leefbaarheid en veiligheid en de toegankelijkheid voor verschillende inkomensgroepen op een voldoende niveau gebracht worden. Het Programma Woningkwaliteit dat momenteel wordt opgezet is een eerste aanzet voor actieve uitvoering. Om te bepalen wat er aan de woonomgeving moet gebeuren, moeten we precies bepalen wat er aan de kwaliteit van onder meer voorzieningen, winkels, recreatiemogelijkheden en groene ruimte moet gebeuren en hoe de werkgelegenheid en voorzieningen beter bereikbaar

gemaakt kunnen worden met een verbeterde infrastructuur.

Net als 'Ruimte voor de Stad' is deze bestuursopdracht gericht op de ontwikkeling van de stad. Het belangrijkste verschil is dat in de Bestuursopdracht Stedelijke Vernieuwing nieuwe stijl de leefbaarheid centraal staat en zich richt op de bestaande stad.

- *Verkenning Leefbaarheid en stads cultuur - Kunst en cultuur (in samenwerking met Wonen, Ruimte en Duurzaamheid en Onderzoek, Informatie en Statistiek)*
'De stad' bestaat niet. Het openbare en sociaal-culturele leven in de verschillende gebieden van Amsterdam verschilt enorm en wordt mede bepaald door de mix van bevolking, bedrijvigheid en bezoekers. Om beter inzicht te krijgen in deze verschillen en zo handvatten te bieden voor toekomstig beleid, worden profielen opgesteld van leefbaarheid en stads cultuur in de verschillende delen van de stad. Ook de buurgemeenten in de agglomeratie worden hierbij betrokken (Zaanstad, Amstelveen, Diemen en Ouderamstel). Bij het opstellen van de profielen wordt behalve van statistische gegevens vooral gebruik gemaakt van interactieve middelen. Daarbij zoeken we de samenwerking met bijvoorbeeld het middelbaar onderwijs.

- *Verkenning verruiming LIB4-20 KE en Swung-2 (in samenwerking met Schiphol, Infrastructuur en milieu, provincie, respectievelijk Infrastructuur en milieu en provincie)*

- *Ruimte voor de Economie van Morgen (Economie in samenwerking met Economic Board, Werkgroep Plabeka en Ruimte en duurzaamheid)*

De ambitie van Amsterdam om te bouwen voor bevolkings- en economische groei roept vragen op over de ruimtebehoefte van de 'Economie van morgen'. Deze economie ontwikkelt zich steeds meer in gemengde woon-werkmilieus. De woningbouwproductie kan echter de komende jaren op een aantal ontwikkellocaties ook bepaalde typen bedrijvigheid verdringen. We moeten voorkomen dat ruimtegebrek in de toekomst een reden is voor bedrijven om Amsterdam te mijden. We moeten blijven zorgen voor een gunstig vestigingsklimaat voor het MKB en het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie. De ruimtebehoefte van de 'Economie van morgen' is daarom integraal onderdeel van de stedelijke groeiestrategie.

- *Opstellen Integraal Meerjarenplan Sociaal-maatschappelijke Accommodaties (Cluster Sociaal in samenwerking met Kunst en cultuur, stadsdelen en Ruimte en duurzaamheid)*

Ten behoeve van lopende projecten, versnellingslocaties en nieuwe projecten wordt een 'Integraal Meerjarenplan Sociale

Accommodaties' opgesteld, met tijdschik horizon 2020, 2025 en 2030. Hiervoor worden verkenningen uitgevoerd naar behoefte en inpassing van onderwijs, welzijn, zorg, sport en cultuur. Bestaande beleidsplannen als het Sportaccommodatieplan, de Integrale Huisvestingsplannen Onderwijs en de bestuursopdracht Locaties voor Onderwijs leveren de input voor dit plan. Het meerjarenplan gaat in op de behoefte aan en doet voorstellen voor de opname van een maatschappelijk programma in bestaande en nieuwe gebiedsontwikkelingen. In de voorstellen worden zowel m²-programma als locatievoorstellen en -eisen opgenomen. Het plan biedt een overzicht van te realiseren accommodaties, verantwoordelijkheden en financiering (met eventuele bijdragen uit grondexploitaties). Uit dit meerjarenplan kunnen voorzieningenparagrafen per deelgebied worden afgeleid. Het voorstel is dat de bij dit 'sociaal programma' betrokken re's en stadsdelen zich organiseren in een 'regiegroep maatschappelijke accommodaties' Verder stellen we voor dat in overleg met de projectleiders gebiedsontwikkeling elk deelgebied een projectleider sociaal krijgt die bijdraagt aan het maatwerk binnen de stedenbouwkundige planontwikkeling. De 'regiegroep sociale accommodaties fungeert als klankbord voor deze projectleiders sociaal.'

- *Sport en Bewegen*

De toevoeging van 50.000 woningen betekent dat de stad moet voorzien in een extra sportvraag bovenop de 'reguliere sportinvesteringen' die vooral voorzien in het inlopen van achterstanden, onderhoud, vervanging en transformatie van velden. Deze opgave vraagt om een perspectief op hoe sportaccommodaties het best in de stad zijn te integreren en te combineren met andere functies. In deze thematische studie wordt tevens ingegaan op de financiering van deze kwaliteitsimpuls.

- *Benchmark Bevolkingsontwikkeling (in samenwerking met Onderzoek, informatie en statistiek en UvA)*

Hoe valt de groeisput van Amsterdam te verklaren? Om een scherper inzicht te krijgen in de bevolkingsontwikkeling van de afgelopen jaren en de bijbehorende trends hebben we een internationale benchmark nodig. Deze moet antwoord geven op vragen als: hoe ontwikkelen vergelijkbare compacte metropolen in West-Europa zich? Wat zijn de succesfactoren? Zijn de ontwikkelingen in verhuis- en vestigingsgedrag, sponswerking, verhouding kernstad-regio, woonduur, huishoudensvormen, herkomst binnen- en buitenlandse migranten, opleidingsniveau, inkomen met elkaar te vergelijken? Of is er juist sprake van significante verschillen?

- *Kwaliteitsimpuls groen*

De intensivering van de stad met 5000 woningen per jaar brengt extra druk op stedelijke groengebieden met zich mee. Als onderdeel van gebiedsontwikkeling worden in Koers 2025 verschillende investeringen in bestaande en nieuwe groengebieden geagendeerd. Tegelijkertijd zal in een aantal Gebiedsuitwerkingen ook het toevoegen van stedelijke functies aan groengebieden aan de orde komen. Hierin zijn de kaders van de Hoofdgroenstructuur zoals vastgelegd in de Structuurvisie 2040 het uitgangspunt. Dit vraagt, als ruimtelijke vertaling van de Agenda Groen, om een stedelijk perspectief op de integratie van nieuwe en bestaande stedelijke groengebieden en buurtgroen met stedelijke woon-werkmilieus. In deze thematische studie wordt tevens ingegaan op de financiering van deze kwaliteitsimpuls.

4.4 Financieel Perspectief Koers 2025

In Koers 2025 worden geen investeringsbeslissingen genomen. Koers 2025 wordt uitgevoerd in jaarlijks op te stellen integrale werkprogramma's, die vanaf 2017 meelopen met de Voorjaarsnota en systematiek van het Vereveningsfonds. Keuzes voor concrete projecten en investeringen zijn gekoppeld aan die werkprogramma's, waarvan

het Werkprogramma 2016 zoals voorgesteld in Koers 2025 het eerste is. Deze paragraaf biedt een doorkijkje van denkbare investeringen die mogelijk volgen uit de uitvoering van onderdelen van Koers 2025.

De potentiële investeringen die met Koers 2025 in beeld worden gebracht zijn gekoppeld aan gebiedsontwikkeling, die door de ambitie 5000 woningen per jaar te bouwen ook zonder integraal programma in beeld zou komen. Koers 2025 en bijbehorend financieel perspectief biedt dus vooral een kans om deze integraal in beeld te brengen en af te wegen. Dit helpt bij het creëren van samenhang en sturing.

Centrale vraag hierbij is welke financieringsvraag het college bij de in Koers 2025 geschetste ambitie de komende jaren kan verwachten en hoe deze zich verhoudt tot verschillende gemeentelijke en externe dekkingsbronnen.

Verkenning 2015 financiële aspecten Koers 2025

Amsterdam wil de groei van de stad accommoderen. 50.000 woningen bouwen betekent in feite een complete stad toevoegen van de grootte van Leeuwarden, Leiden of Emmen. Daar horen forse investeringen bij; investeringen van ontwikkelaars, woningcorporaties en bouwbedrijven, maar natuurlijk ook van de gemeente zelf. Dat gaat veel geld kosten. Investeringen zijn nodig in gebieds-

ontwikkeling, maatschappelijke accommodaties en infrastructuur, openbare ruimte en groen.

Investeringen in gebiedsontwikkeling

Voor gebiedsontwikkelingsprojecten in Amsterdam wordt bij vaststelling van een Investeringsbesluit een grondexploitatie geopend, met daarin kosten en opbrengsten van gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt ook een afspraak gemaakt over de wijze waarop eventuele tekorten verrekend worden. De kosten betreffen alle investeringen: verwerving, land maken, sanering, bouwrijp maken, aanleg van straten, kades, bruggen, riolering, verlichting, speelplaatsen, beplanting et cetera. Opbrengsten betreffen grondopbrengsten en eventuele subsidies van het Rijk of de Stadsregio Amsterdam (SRA). Tekorten en winsten op grondexploitaties worden in Amsterdam verrekend in het gemeentelijke Vereveningsfonds (VEF). Voor de grondexploitaties van de gebiedsontwikkelingsprojecten voor de beoogde 50.000 woningen worden vooralsnog geen knelpunten voorzien. De eerste globale verkenning van de verschillende projecten op basis van kengetallen laat zien dat het eerste deel van het Werkprogramma 2016 (Nieuwe Projecten 2016) een neutraal resultaat kan hebben: bij ongeveer €500 miljoen aan investeringen kan eenzelfde bedrag aan opbrengsten worden verdiend. Het tweede deel van het Werkprogramma 2016 (Gebiedsuitwerkingen 2016, gericht op mogelijke planvoor-

bereiding 2017 en verder) heeft naar verwachting een investeringsomvang van ongeveer € 600 miljoen, die niet volledig wordt terugverdiend. De prognose van de vereveningsruimte in het Vereveningsfonds (VEF) biedt echter voldoende ruimte om de ambities te kunnen realiseren.

Maatschappelijke accommodaties

De gemeente Amsterdam treedt binnen gebiedsontwikkelingsprojecten ook zelf als investeerder of subsidiegever op. Dit geldt voor het brede veld van maatschappelijke accommodaties: scholen voor voortgezet- en basisonderwijs, sporthallen, sportvelden, culturele, zorg- en welzijnsvoorzieningen.

Koers 2025 stelt voor om in 2016 een Integraal Meerjarenplan Maatschappelijke Accommodaties op te stellen, met tijdhorizon 2020, 2025 en 2030. Het Meerjarenplan gaat in op de behoefte aan en doet voorstellen voor de opname van maatschappelijk programma in bestaande en nieuwe gebiedsontwikkelingen. In veel gevallen zal ruimte voor nieuwe maatschappelijke accommodaties afgestemd worden met de optimalisering – betere benutting en uitbreiding – van bestaande accommodaties in de omgeving. In de voorstellen worden zowel m² programma als locatievoorstellen en -eisen opgenomen. Het Meerjarenplan biedt een overzicht van te realiseren accommodaties, verantwoordelijkheden en financiering. De eerste stap hiertoe is met de oprichting van de Regie-

groep Maatschappelijke Accommodaties in januari 2016 gezet.

Een eerste verkenning leert dat met realisering van 10.000 woningen voor 20.000 bewoners een bedrag gemoeid kan zijn van circa 210 miljoen voor de realisering van maatschappelijke accommodaties. Een deel daarvan wordt gefinancierd door marktpartijen, maar vooral de bouw van scholen voor voortgezet en basisonderwijs legt een extra beslag op gemeentelijke financiële middelen. Hiervoor zal gefaseerd ruimte gemaakt moeten worden op de gemeentebegroting.

Infrastructuur, openbare ruimte en groen

Sommige investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen in gebiedsontwikkelingsprojecten bedienen een veel groter gebied dan het eigenlijke projectgebied. Soms zijn ook buiten een projectgebied investeringen nodig in infrastructuur, openbare ruimte en groen voor het goed laten functioneren van nieuwe stukken stad. Voor dergelijke 'bovenplanse maatregelen' worden doorgaans aparte financieringsafspraken gemaakt, waarbij geput kan worden uit het Vereveningsfonds, maar ook uit andere gemeentelijke fondsen, zoals het Mobiliteitsfonds en het Groenfonds, en bijdragen vanuit de Algemene Dienst en van de Stadsregio Amsterdam (BDU-middelen). Voor specifieke projecten kunnen de mogelijkheden voor financiering door Rijk en Europa worden verkend.

Om vooraf een breder inzicht te krijgen in mogelijk noodzakelijke investeringen is in 2015 een analyse gemaakt van alle investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen in de komende 10-15 jaar rond de in hoofdstuk 3 opgenomen Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling.

De globale analyse van alle bovenplanse investeringen in bereikbaarheid openbare ruimte en groen laat zien dat met de volledige uitvoering van Koers 2025, verspreid over de komende jaren, een bedrag is gemoeid van circa € 1,1 miljard. Dit bedrag kan worden onderverdeeld naar investeringen in groen en openbare ruimte (€ 200 miljoen), fiets (€ 500 miljoen), auto (€ 150 miljoen), openbaar vervoer (€ 100 miljoen) en combinaties (€ 150 miljoen). In de verdere uitwerking van het Werkprogramma en specifieke opgaven en projecten, zullen doelmatigheid van de ingreep en keuzes ten aanzien van sobere en uitgebreidere uitvoering aan de orde komen. Ook zullen in de verdere uitwerking nauwkeuriger kostenramingen worden gemaakt. Mogelijk leiden de resultaten van die verdere uitwerking, in combinatie met mogelijk een nadere analyse van het rendement en maatschappelijke baat, tot alternatieven voor de nu voorgestelde ingrepen.

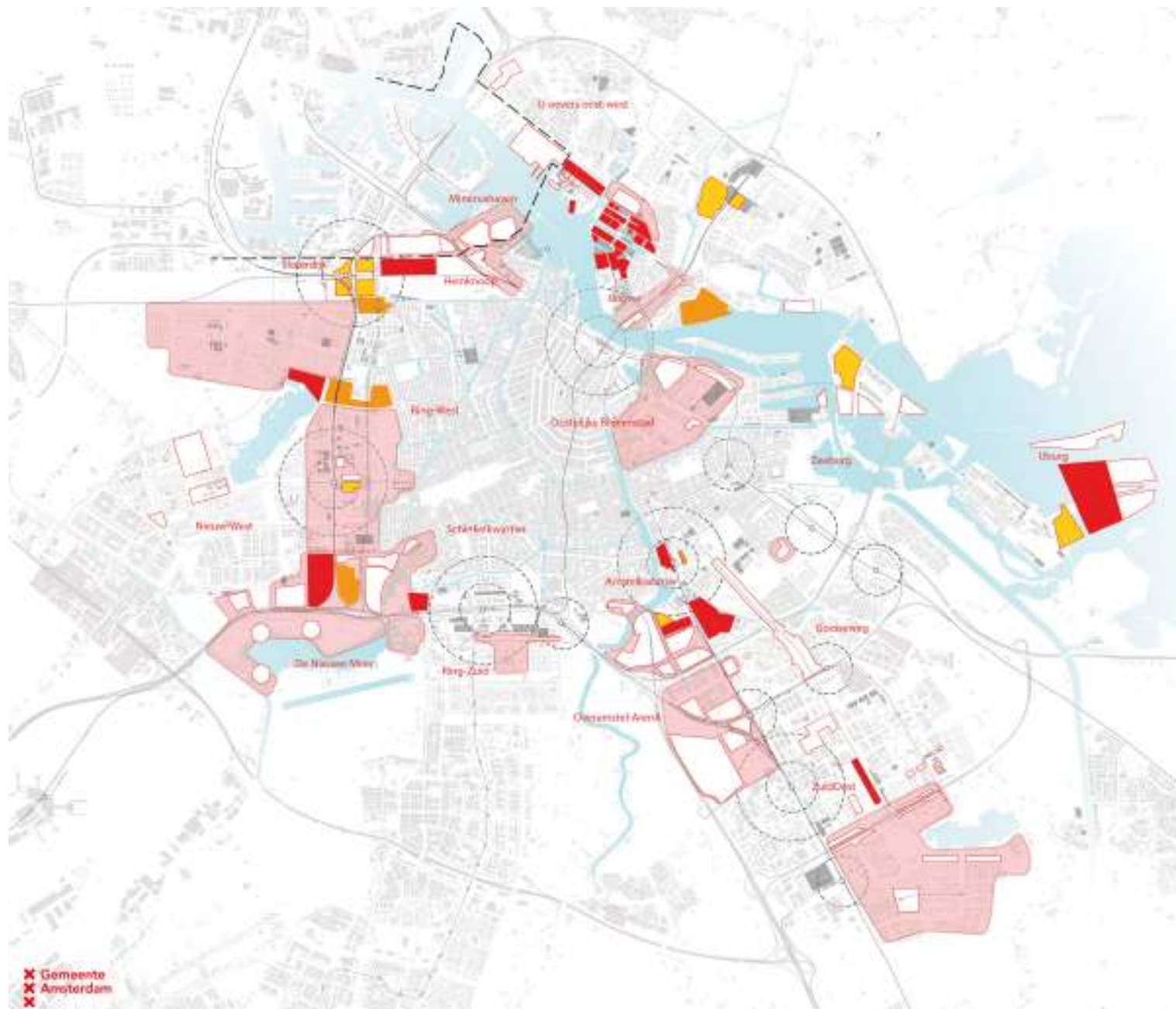
Ook is een onderscheid gemaakt in tijdvakken. Voor bovenplanse maatregelen bij de Nieuwe Projecten 2016 is circa € 150 miljoen nodig. Met vergelijkbare maatregelen bij de Gebiedsuitwerkingen is een bedrag van € 440 miljoen gemoeid.

Afhankelijk van de marktvraag zullen deze projecten vanaf 2017 en uitgespreid over meerdere jaren, in voorbereiding worden genomen. Ook hiervoor geldt dat de daadwerkelijke investeringsbeslissing pas in latere fasen van planontwikkeling aan de orde is. Met de reserveprojecten in de strategische ruimte waarop in 2016 niet verder wordt gestudeerd is mogelijk nog eens € 210 miljoen gemoeid. Of deze projecten in behandeling worden genomen moet in de toekomst blijken, afhankelijk van de omstandigheden op dat moment. Een belangrijke categorie zijn daarnaast gerelateerde projecten met een belang voor de stad als geheel die ook los van gebiedsontwikkeling aan de orde zouden komen. Het gaat hier om investeringen van circa € 350 miljoen voor projecten zoals de nieuwe IJ-oeververbindingen, afwaardering van de A2 en de Haarlemmerweg en de fietsverbindingen naar Zuidoost.

Besluitvorming over de realisering en de financiële dekking van de investeringen in bovenplanse maatregelen vindt gefaseerd plaats. In de meeste gevallen vindt definitieve besluitvorming over realisatie en financiële dekking binnen het Plaberum plaats bij de Investeringsbesluiten in fase 3 van gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor de projecten met een belang voor de stad als geheel worden zelfstandige procedures gevolgd conform het zogenaamde PBI (Plan- en Besluitvorming Infrastructuur). Het ligt voor de hand om dit plan- en besluitvormingstraject ook te volgen voor de

grote investeringen in groen en openbare ruimte. De omvang van de geïnventariseerde investeringsbedragen is niet zodanig dat die verdere uitwerking van het Werkprogramma van Koers 2025 in de weg staat. Om alle ambities te realiseren zijn de op het moment beschikbare financiële middelen in de fondsen zoals het Mobiliteitsfonds en het Groenfonds onvoldoende. Realisatie van die gehele ambitie -die de komende jaren nader wordt uitgewerkt- vergt daarom herprioritering en slimme programmering, al dan niet in combinatie met een beroep op aanvullende middelen uit de Algemene Dienst en op bijdragen uit regionale en (inter)nationale fondsen.

Als eerste stap is voor financiering van een aantal bovenplanse maatregelen bij de Nieuwe Projecten 2016 een voorstel uitgewerkt in aanvragen bij de Voorjaarsnota 2016.



Ruimte voor de Stad Koers 2025

LEGENDA

- Lijstde projecten 2014-2015
- Projecten buiten de gemeente Amsterdam 2014-2015
- Verreelingslocatie 2014 Traject 1 (Investeringslocatie)
- Verreelingslocatie 2014 Traject 2 (strategielocatie)
- Voortel Nieuw projecten 2014 Traject 2
- Gebiedsontwikkeling 2014 gericht op Nieuw Projecten 2017-2018
- Strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020
- Parasol-de Plaats concept 2009
- OV-knooppunten

✕ Gemeente Amsterdam
✕ Gemeente Amsterdam
✕ Gemeente Amsterdam

Versie
 18 April 2016 RVE Bureau Duurzaamheid

Organisatie

Nadat als gevolg van de economisch crisis in Amsterdam op grote schaal projecten zijn stilgelegd, gaat de gemeente Amsterdam voor het eerst in jaren weer een substantieel aantal nieuwe projecten in voorbereiding nemen. Het continue proces van planvoorbereiding en uitvoering in de gebiedsontwikkeling volgens het Plaberum (Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen) komt weer op gang.

Tegelijkertijd heeft de crisis een aantal belangrijke lessen geleerd. Het actief monitoren en bij kunnen sturen van de planontwikkeling, in alle fasen van het Plaberum is van groot belang om snel in te kunnen spelen op veranderingen in markt en samenleving. Dit vraagt om nauwkeurige monitoring en integrale stedelijke sturing op tempo, kwantiteit en kwaliteit.

Koers 2025 vormt het afwegingskader voor projecten en bijbehorende investeringen op niveau van de stad. Het is de ontbrekende schakel tussen de visie op de langjarige ontwikkeling van de stad, zoals vastgelegd in de Structuurvisie en de gedetailleerd uitwerking en uitvoering in projecten. Het opstellen van deze ontwikkelstrategie past bij de aanbevelingen van de commissie Wijntjes uit 2010. Daarin werd geconstateerd dat naast de visie een stedelijke strategie ontbrak en een stedelijk programmatisch kader noodzakelijk is om tijdig programmatisch en financiële afwegingen te

kunnen maken.

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de gemeente Amsterdam dit de komende jaren gaat organiseren. Een ambtelijk Team Ruimte voor de Stad wordt integraal opdrachtgever voor de in het Werkprogramma 2016 aangekondigde Gebiedsuitwerkingen en Strategiebesluiten, monitort relevante ontwikkelingen en stelt jaarlijks het Werkprogramma bij. Hierbij hoort een systematiek die het mogelijk maakt integraal investeringen af te wegen. Daarnaast wordt ingegaan op de risico's die verbonden zijn aan de uitvoering van het Werkprogramma 2016.

5.1 Team Ruimte voor de Stad

Aanvulling van de planvoorraad is noodzakelijk om de woningproductie ook na 2018 op gang te houden. De Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad (maart 2015) behelsde het in 2015 opstellen van een eerste tranche Strategiebesluiten en het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelstrategie voor de middellange termijn met voorstellen voor deelopwerkingslocaties in 2016. In 2015 zijn Strategienota's opgesteld voor vier Versnellingslocaties. Dit bleek een voorzichtig en soms nog zoekend begin van het weer opstarten van het reguliere proces van plan- en besluitvorming voor gebiedsontwikkeling in de stad.

Koers 2025 is het antwoord op de in de Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad gevraagde ontwikkelstrategie. In het Werkprogramma 2016 van

Koers wordt voorgesteld op grotere schaal planvoorbereiding te starten. Dit vraagt om een meer gestructureerde aanpak dan de eerste tranche Strategiebesluiten uit 2015.

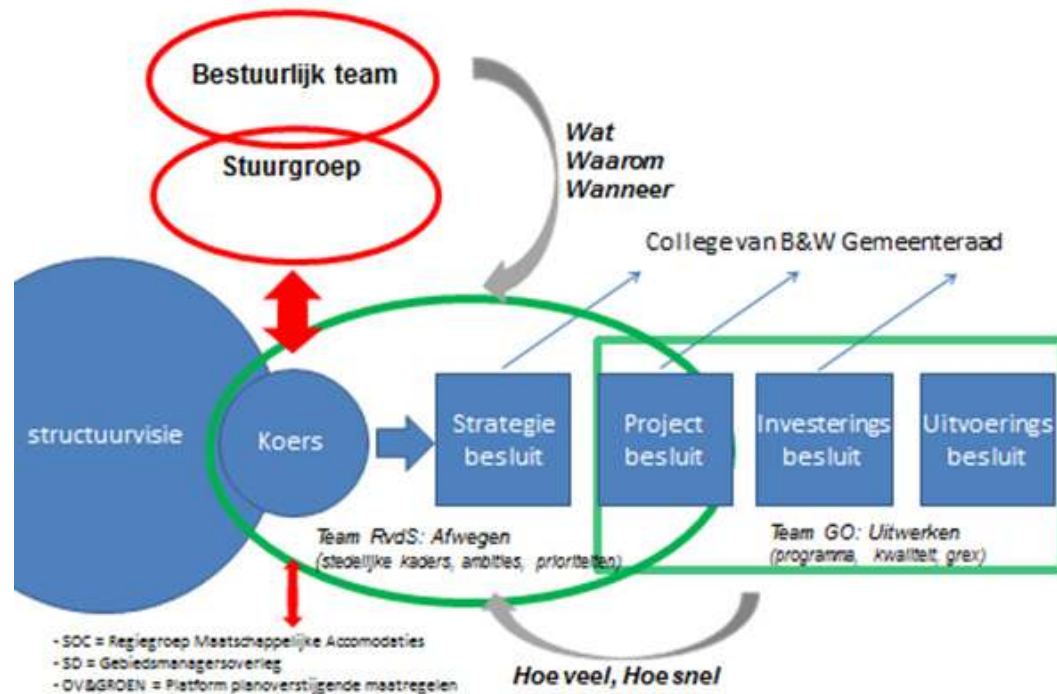
Analoog aan het ambtelijke Team GO dat sinds enkele jaren succesvol projecten vanaf de Projectfase van het Plaberum aanstuurt, wordt voor de Gebiedsuitwerkingen en Strategiefase (eerste fase van het Plaberum) Team Ruimte voor de Stad opgericht. Dit team stuurt planvoorbereiding aan tot en met het Strategiebesluit en draagt projecten daarna over aan Team GO. Hier is tevens de

monitoring en jaarlijkse herijking van het Werkprogramma integrale gebiedsontwikkeling belegd. Bestuurlijk opdrachtgever voor Team Ruimte voor de Stad is de Wethouder Ruimtelijke Ordening. Ambtelijk opdrachtgeverschap voor Gebiedsuitwerkingen en Strategiebesluiten ligt bij de rve Ruimte en Duurzaamheid. Dit is ook de trekker van Team Ruimte voor de Stad.

Sturing en Samenstelling

Team Ruimte voor de Stad is samengesteld uit vertegenwoordigers van betrokken gemeentelijke rve's R&D, G&O, V&OR, Economie, Wonen, het Cluster Sociaal, de stadsdelen en Stadsregio. Nauwe samenwerking en afstemming tussen alle betrokken partijen over thema's als fasering, spreiding, uitvoerbaarheid en beschikbaarheid van financiële middelen is randvoorwaardelijk voor de beoogde integrale uitwerking van de projecten. In de opeenvolgende fasen van het Plaberum worden in de projecten afwegingen vanuit verschillende beleidsterreinen (economie, onderwijs, duurzaamheid, Stad in Balans, etc) expliciet meegenomen en door dit Team bewaakt. In de uitwerking wordt per project en studie bepaald op welke wijze aanvullende betrokkenheid vanuit stadsdeel en direct belanghebbenden worden georganiseerd.

De aansturing op strategisch niveau, het bespreken van dilemma's die naar voren komen uit de gebieds-, en themastudies en de jaarlijkse herijking van het Werkprogramma met het financieel perspectief vindt plaats in de Stuurgroep Ruimte voor de Stad. Hierin zijn vertegenwoordigd de directeurs van de betrokken rve's R&D, G&O, V&OR, Economie, Wonen, vertegenwoordigers van het Cluster Sociaal, de stadsdelen en Stadsregio. Het Bestuurlijk Team Ruimte voor de Stad bestaat uit de wethouders Ruimtelijke Ordening, Wonen en Bouwen, Verkeer en Vervoer en Infrastructuur en Groen, Openbare ruimte en Duurzaamheid. Dit Bestuurlijk team blijft opdrachtge-



ver voor de uitvoering van de Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad waar Team Ruimte voor de Stad onder valt.

Team Ruimte voor de Stad stuurt op kwantiteit, tijd, kwaliteit en geld.

Sturen op voortgang (Kwantiteit en Tijd)

Hoe veel en hoe snel

“Team Ruimte voor de Stad zal met Koers in de hand de voortgang van strategiebesluiten en gebiedsstudies monitoren en met hulp van het mengpaneel waar nodig bijsturen”.

Team Ruimte voor de Stad wordt onderdeel van de lijnorganisatie. Team Ruimte voor de Stad krijgt vergelijkbaar met als Team GO een belangrijke rol sturende rol in het Plaberum-proces.

In Team Ruimte voor de Stad komt het opdrachtgeverschap voor de Strategiebesluiten en de Gebiedsuitwerkingen, de herijking van Koers en het opstellen van het jaarlijkse Werkprogramma bij elkaar. In dit team vindt een continue afweging plaats op stedelijk niveau over prioriteiten, omvang en tempo van de planvoorraad op basis van Koers, woningbouwmonitor en mengpaneel. Door de verbinding met o.a. de Regiegroep Maatschappelijke accommodaties, het Gebiedsmanagersoverleg wordt ook de inhoudelijke aansturing van de Strategiebesluiten en Gebiedsuitwerkingen gevoed en getoetst.

Sturen op inhoud van programma en uitwerking (Kwaliteit)

Wat, waarom, wanneer

“Er moet ruimte zijn voor een regelmatige analyse en beschouwing op een abstracter, stedelijk niveau. Het monitoren van de aanpak en de bijdrage die dit levert aan de ontwikkeling in de stad. Doen we de juiste dingen, signaleren we zaken die onze aanpak moet beïnvloeden, is er reden om de aanpak of ons tempo of zelfs het kader (Koers 2025) te wijzigen of te actualiseren”.

Stuurgroep en Bestuurlijk Team blijven bestaan maar zullen in een lagere, nader te bepalen frequentie bijeenkomen. De Stuurgroep en het Bestuurlijke Team sturen op integraliteit en tempo uitgaande van de totale stedelijke opgave.

Op de agenda staan diverse onderwerpen:

- De voortgang en samenhang tussen gebiedsontwikkeling de planoverstijgende (infra, sociale) maatregelen en het financieel perspectief
- De uitkomsten van thematische studies en gebiedsverkenningen
- De analyse van de data uit Mengpaneel,
- Het initiëren en stimuleren van gesprek over ‘welke stad willen we zijn’

Waar nodig leidt dit tot bijstellen van prioriteiten en ambities. In sommige gevallen kan dat leiden tot bijstellen van of formuleren van nieuwe opdrachten voor Team Ruimte voor de Stad.

Via Stuurgroep en Bestuurlijk Team kunnen opgaven gesignaleerd/geagendeerd worden die via Team Ruimte voor de Stad vervolgens ingebed worden in de ruimtelijke ontwikkelkoers van de stad. In het najaar wordt het werkprogramma Ruimte voor de Stad voor het jaar erop vastgesteld.

Bij de ontwikkeling van de stad moet de som der (onder)delen altijd meer zijn en een meerwaarde opleveren. Het goed op elkaar afstemmen van de diverse portefeuilles en investeringsagenda's en de eigen organisaties hierop aan(bij)sturen is een blijvende opgave en uitdaging voor dit directieoverleg en het bestuurlijk team.

Sturen op financiële haalbaarheid (Geld)

Overzicht en Inzicht in investeringen

“Ten behoeve van een stadsbrede afweging en prioritering presenteert Team Ruimte voor de Stad bij de jaarlijkse herijking van het Werkprogramma Ruimte voor de Stad een integraal meerjarig overzicht van investeringen”.

Om zicht te krijgen op de aard en omvang van de mogelijke gemeentelijke investeringen rond Koers 2025 is in 2015 globaal verkend wat kosten en dekkingsbronnen van de gemeentelijke investeringen zouden kunnen zijn. Het integraal meerjarig overzicht dat gekoppeld aan het Werkprogramma wordt gepresenteerd, borduurt voort op het in hoofdstuk 4 opgenomen financieel perspectief bij Koers 2025.

Op dit moment bestaat binnen de gemeente geen instrument om de kosten van en rond gebiedsontwikkeling integraal in beeld te brengen. Mogelijke investeringen worden geagendeerd in sectorale investeringsprogramma's of accommodatieplannen. De uiteindelijke investeringsbeslissingen worden genomen op projectniveau; in veel gevallen wordt ook dan pas de financiële dekking geregeld.

Het financieel perspectief uit hoofdstuk 4 wordt in 2016 door Team Ruimte voor de Stad met alle betrokkenen uitgewerkt in een integraal meerjarig overzicht van investeringen gelieerd aan Koers 2025. Dit is een dynamisch, jaarlijks bij te stellen overzicht van alle gemeentelijke investeringen in maatschappelijke accommodaties, infrastructuur, groen en openbare ruimte gerelateerd aan gebiedsontwikkeling in de gemeente Amsterdam. Dit biedt inzicht in status, omvang, fasering, voorwaardelijkheid en mogelijke dekkingsbronnen van maatregelen.

Dit maakt het mogelijk bij afzonderlijke investeringsbeslissingen bij projecten, bij jaarlijkse investeringsbeslissingen in de P&C-cyclus, bij de vierjaarlijkse herijking van beleid en investeringsagenda's en bij het opstellen van het Coalitieakkoord integraal afwegingen te maken. Hierin zal onderscheid worden gemaakt tussen drie typen investeringen:

- investeringen in gebiedsontwikkeling zelf,

zoals kosten voor verwerving, bouw- en woonrijp maken;

- investeringen in maatschappelijke accommodaties zoals scholen, sportparken en welzijnsvoorzieningen;
- investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen die een groot gebied bedienen of randvoorwaardelijk zijn om een gebied bereikbaar te maken en goed te laten functioneren.

Dekking

Met het Actieplan Woningbouw is € 32 miljoen van de in het coalitieakkoord gereserveerde middelen (a € 60 miljoen) voor Bouwstimulering vrijgemaakt voor diverse acties waaronder het opstellen van een ontwikkelstrategie voor de middellange termijn.

In de bestuursopdracht Ruimte voor de Stad (Gemeenteraad april 2015) is dat voornemen verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan is o.a. Koers 2025 en een aantal strategiebesluiten in voorbereiding. Bij de vaststelling van de bestuursopdracht is ingestemd met het voorstel de kosten voor Ruimte voor de Stad ten laste te brengen van de € 3 miljoen gereserveerd voor het stimuleren van de woningbouwproductie op middellange termijn. Een deel van de proceskosten voor Team Ruimte voor de Stad wordt ook in 2016 gedekt uit dit budget. De tranche Strategiebesluiten 2016, voortkomend uit deelvaststellingen voor prioritaire ontwikkel-

gebieden, dient om te kunnen voorzien in de woningbouwbehoefte vanaf 2018. Op 10 februari 2016 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorstel om de daarvoor benodigde € 600.000,- ten laste te brengen van het nog onbestemde deel van de reserve bouwstimulering; aanvullende maatregelen.

5.2 Risico's en beheersmaatregelen

De risico's verbonden aan Koers 2025 zijn in beeld gebracht en bijbehorende beheersmaatregelen geïdentificeerd. De complete lijst is opgenomen als bijlage 4.

De benoemde risico's en beheersmaatregelen zijn opgedeeld in inhoudelijke en procedurele risico's voor het werkprogramma 2016 en voor de fasen daarna (Koers 2025; Werkprogramma 2017 e.v.) en de financiële risico's.

De noodzaak zicht te kunnen houden op de ontwikkeling en voortgang van de planvoorraad aan de ene kant en op basis van de marktontwikkeling kunnen bijsturen staat in deze analyse centraal. Daarnaast is inzicht hebben en houden in de financiële consequenties van deze ontwikkelstrategie en daarbij als bestuur op stedelijk niveau kunnen prioriteren en bijsturen een ander belangrijk aandachtspunt

In aanvulling op deze risicoanalyse is in het kader van het Gemeentelijk Programma Let Op/10 lessen van de Noord/Zuidlijn op 24 maart 2016 een dwarskijksessie Ruimte voor de Stad georganiseerd.

Aan de hand van de thema's: ambitie en draagvlak, inhoud van de plannen, financiering, organisatie en werkwijze en monitoren en bijsturen hebben vijf dwarskijkers diverse aandachtspunten en kanttekeningen geplaatst bij de voorliggende stukken. Door het ambtelijk Team Ruimte voor de Stad zijn voor deze sessie vooraf ook een aantal inhoudelijke vragen meegegeven aan de deelnemers. Focus daarbij lag vooral op de uitvoering en aansturing van Koers 2025, meer dan over de totstandkoming.

De in Dwarskijksessie benoemde risico's en aandachtspunten kennen – logischerwijs - een overlap met punten voortkomend uit de advies- en consultatie ronde. Belangrijk punt is bijvoorbeeld dat aandacht wordt gevraagd voor het vroegtijdig en goed betrekken van stakeholders. Bij de uitwerking van het Werkprogramma is betrokkenheid en draagvlak hard nodig om de ambitie met zo'n omvangrijk woningbouwprogramma ook vast te kunnen houden. Daarnaast legt men de nadruk op de noodzaak van een integrale aanpak. Een goede stad maken is meer dan woningen bouwen. Welke kwaliteit streef je na, wat voor stad wil je zijn en zorg voor voldoende, goede voorzieningen. In de Dwarskijksessies is het belang van de flankerende maatregelen (OV en Groen) sterk benadrukt

maar tevens de zorg neergelegd over de financiering daarvan. Een herkenbaar punt dat nu ook uitwerking heeft gekregen in Koers 2025 en het voornemen tot een jaarlijks investeringsoverzicht.

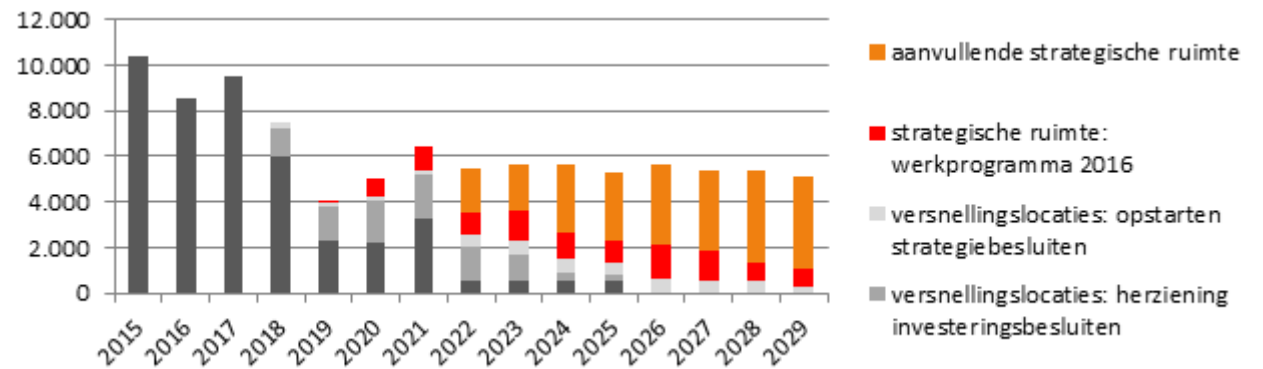
Bijlage 1: Ontwikkeling planvoorraad 2015-2030

Toelichting

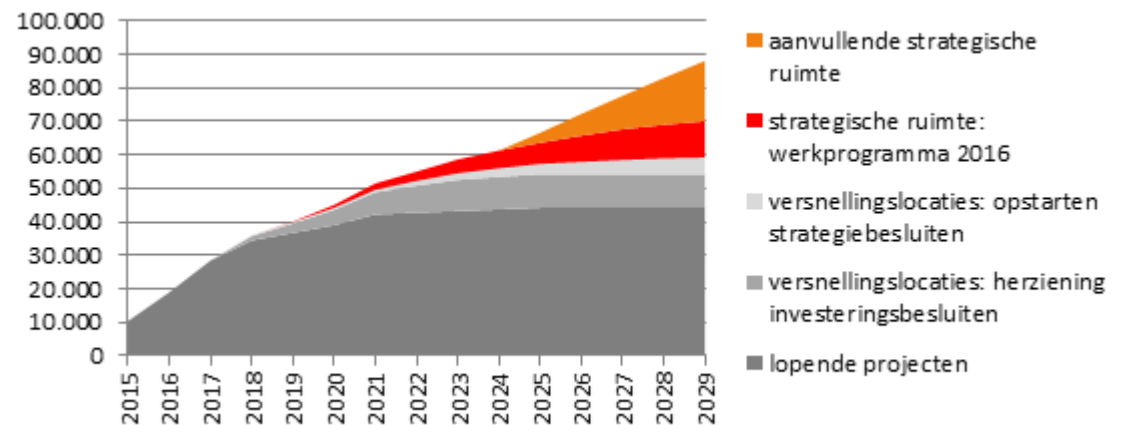
Nu de woningbouwproductie aantrekt loopt de voorraad aan actieve plannen snel terug. Onderstaande analyse laat zien hoe de planvoorraad zich zou kunnen ontwikkelen uitgaande van een woningproductie van 5.000 woningen per jaar uit nieuwbouw en transformatie. Dit is een modelanalyse op basis van aannames die aan het eind van deze bijlage worden toegelicht. Er is gekeken naar de ontwikkeling van de planvoorraad bij de actieve plannen en huidige versnellingslocaties en vervolgens naar het effect van aanvullende ontwikkellocaties.

Verwachte ontwikkeling planvoorraad

Er zitten ruim 40.000 woningen in de planvoorraad in de periode 2015 tot en met 2029. Dit zijn de huidige actieve plannen in gebiedsontwikkeling, aangevuld met enkele particuliere projecten (zoals Kenniskwartier van de VU). Deze planvoorraad loopt na 2021 snel terug. Daarom is de planvoorraad aangevuld met versnellingslocaties. Hierin zitten in totaal ruim 15.000 woningen verspreid over de periode 2018 tot en met 2025. In Koers 2025 wordt in het Werkprogramma 2016 voorgesteld projecten voor ongeveer 11.000 woningen op te starten. Daarnaast wordt er gezocht naar nieuwe ontwikkellocaties in de strategische ruimte. Deze zijn vanaf 2022 met gemiddeld 3.100 woningen per jaar toegevoegd aan onderstaand overzicht.



Figuur 1: mogelijke ontwikkeling planvoorraad, aanbod per jaar (exclusief tijdelijke woningen)



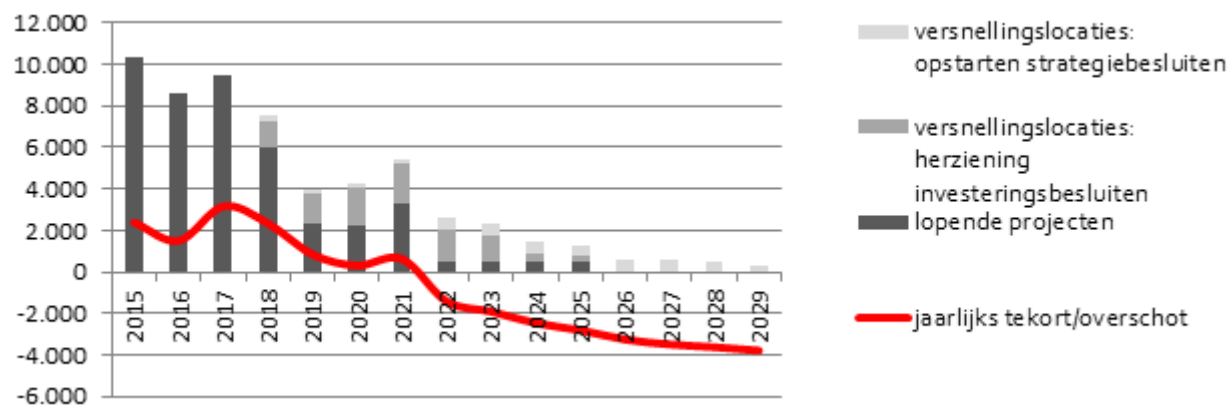
Figuur 2: mogelijke ontwikkeling planvoorraad, cumulatief (exclusief tijdelijke woningen)

Doorrekening tekorten en overschotten in de planvoorraad

Uitgaande van figuur 2 lijkt er voldoende ruimte in de planvoorraad om een productie van 5.000 woningen per jaar te realiseren. Maar we moeten ook rekening houden met onder andere een flinke doorschuif van plannen en tussentijdse toevoeging van plannen. De doorschuif ontstaat doordat de jaarlijkse planrealisatie rond de 50% ligt. En er komen jaarlijks plannen door transformatie. Deze plannen worden niet lang van te voren gepland en worden in de regel snel gerealiseerd.

Onderstaande figuur laat per jaar zien of er sprake is van een overschot of tekort in de planvoorraad uitgaande van een productie van 5.000 woningen per jaar. De woningproductie voor 2015 is op 8.000 woningen gesteld, voor de jaren daarna is gerekend met 5.000 woningen per jaar. In 2020 is net voldoende planvoorraad om een productie van 5.000 woningen te halen. Na 2021 is de planvoorraad onvoldoende.¹ De kans dat in 2016 meer dan 5.000 woningen in aanbouw worden genomen is vrij groot, waardoor de planvoorraad sneller zal slinken.

¹ Ten opzichte van eerdere doorrekeningen is de planvoorraad tot en met 2019 iets toegenomen, dit is de uitkomst van de recente update van de plannings van lopende projecten.

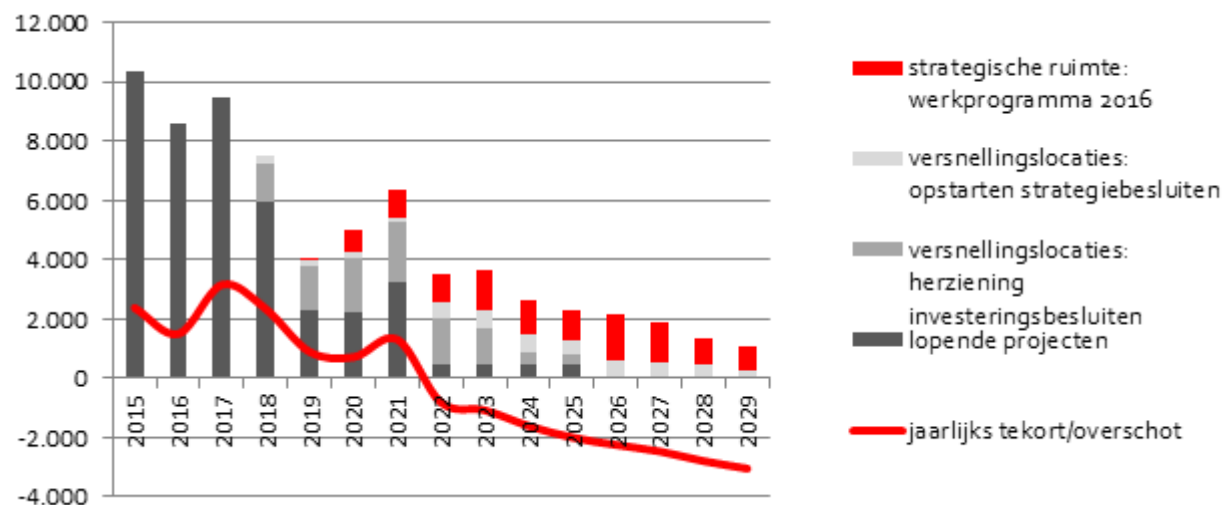


Figuur 3: jaarlijks overschot/tekort bij huidige planvoorraad + versnellingslocaties

Werkprogramma 2016

Van het voorgestelde werkprogramma 2016 is nog niet duidelijk om hoeveel woningen het precies gaat en wat hiervan de planning is. Er is een aanname gedaan dat er ongeveer 11.000 woningen verspreid over de periode 2019-2019 gaan starten. Projecten die snel kunnen starten zijn bijvoorbeeld Sloterdijk I en NDSM. Projecten die verder in de tijd liggen zijn: IBM en Amstelstation-Amstelzijde.

Figuur 4 laat het effect zien van het voorgestelde werkprogramma 2016 volgens deze aannames. . Vanaf 2019 worden er woningen toegevoegd. Dit heeft als gevolg dat de planvoorraad tot en met 2021 wat ruimer is. Daarna ontstaat er, bij een aanhoudende productie van 5.000 woningen, nog steeds een tekort. Dit tekort is minder groot dan in figuur 3. Monitoring van het planaanbod moet uitwijzen of het noodzakelijk is in 2017 een nieuwe serie projecten op te starten om dit verwachte tekort weg te werken.



Figuur 4: jaarlijks overschot/tekort bij planvoorraad, versnellingslocaties en werkprogramma 2016

Aanvullende strategische ruimte

Om over een langere periode jaarlijks 5.000 woningen in aanbouw te kunnen nemen, is er aanvullende planvoorraad nodig uit de strategische ruimte. Onderstaand figuur laat zien dat bij een toevoeging van gemiddeld 3.100 woningen per jaar aan de planvoorraad, een productie van 5.000 woningen haalbaar is. Het is overigens zeer onzeker of vanaf 2022 structureel 5.000 woningen gerealiseerd kunnen worden.

Conclusies

Door de verwachte hoge productie in 2015 en 2016 wordt het huidige overschot aan woningen in de plannen snel weggewerkt.

De huidige versnellingslocaties zijn onvoldoende om vanaf 2022 5.000 woningen per jaar in aanbouw te nemen.

De woningen uit het voorgestelde werkprogramma 2016 voegen onvoldoende woningen toe om 5.000 woningen per jaar te realiseren.

Om na 2022 structureel 5.000 woningen in aanbouw te kunnen nemen, moeten vanaf dat jaar jaarlijks tenminste 3.100 woningen jaarlijks worden toegevoegd aan de planvoorraad. De haalbaarheid van de ambitie van 5.000 woningen is op deze lange termijn onzeker. Het is daarom noodzakelijk de plancapaciteit elk jaar te herijken op basis van productie, bevolkingsontwikkeling en woningmarktontwikkelingen (strategisch plan-

voorraadbeleid). Op basis hiervan moet worden gekeken of het verstandig is om te versnellen of te vertragen.

Aannames

Het rekenmodel dat gebruikt is voor deze analyse gaat uit van onderstaande aannames.

- *Uit een analyse van de afgelopen jaren blijkt dat er een aanzienlijk aantal woningen gerealiseerd wordt naast de langjarige gebiedsontwikkeling. Het gaat hier om plannen van particuliere partijen en kleine inbreidingsprojecten.*
- *Het model gaat uit van een productie van 5.000 woningen per jaar vanaf 2016, waarbij 1.250 woningen worden gerealiseerd door middel van transformatie.*

- *Er wordt vanuitgegaan dat de transformatiewoningen in de planvoorraad zitten en in de toekomst onderdeel uitmaken van de gebiedsontwikkeling van 'Koers 2025'. Een klein deel zit niet in de planvoorraad en wordt gerealiseerd buiten gebiedsontwikkeling. De aanname is dat het aandeel buiten gebiedsontwikkeling in de loop der tijd afneemt.*
- *Het percentage plannen dat in het zelfde jaar gerealiseerd wordt, stellen we tot en met 2017 op 60%. De overige plannen schuiven door naar het volgende jaar. Na 2017 neemt het percentage af naar 50% en na 2022 neemt het af naar 40%. Deze percentages zijn gebaseerd op slagingspercentages uit het verleden (Basisbestand Woningbouwlocaties). Voor de jaren 2014 t/m 2016 is het slagingspercentage erg hoog, rond de 60%, als*

	t/m 2017	2018-2021	2022-2025	2026-2029
Aanvullende capaciteit kleine projecten		500	500	500
Transformatie-ambitie	1.250	1.250	1.250	1.250
% Transformatierealisatie	75	100	100	100
% Transformatie buiten gebiedsontwikkeling	60	40	30	30
% Planrealisatie in gepland jaar	60	50	40	40
% Uitval doorschuivende projecten	5	10	20	20

gevolg van een hoge bouwproductie en een relatief kleine planvoorraad (door het schrappen van plannen tijdens de crisis). In de periode van 2006 t/m 2013 is het realisatiepercentage niet boven de 40% gekomen.

- Het percentage doorgeschoven plannen dat uitvalt is op de korte termijn beperkt (5%). Verder in de toekomst neemt dit uitvalpercentage toe, door toenemende onzekerheid (onder andere als gevolg van benodigde bovenplanse onderhandelingen en investeringen). Deze aannames zijn gebaseerd op de gegevens uit het Basisbestand Woningbouwlocaties.
- Tijdelijke woningen zijn niet meegenomen in het rekenmodel, omdat er vanuitgegaan wordt dat de ambitie van 5.000 woningen is gebaseerd op permanente woningen. De tijdelijke woningen vergroten natuurlijk wel de opnamecapaciteit van de stad. Gemiddeld zijn er de afgelopen jaren zo'n 800 tijdelijke woningen per jaar toegevoegd.

Bijlage 2: Monitor en mengpaneel

Om te kunnen sturen op een divers aanbod is ambtelijk een nieuw instrumentarium voor een dynamisch beheer van de planvoorraad in ontwikkeling: een Monitor van productie en planvoorraad van woningen en niet-woonfuncties en een Mengpaneel voor het actief sturen aan de stedelijke ontwikkeling.

- *De Monitor is in ontwikkeling bij Grond en ontwikkeling en legt relaties tussen informatie die bij verschillende afdelingen van de gemeente beschikbaar is: het Basisbestand Woningbouw (projecten in voorbereiding, projecten in uitvoering), Planex (investeringen, kosten en opbrengsten) en Primavera (planning en voortgang van vastgestelde plannen). Ruimte en duurzaamheid levert een interactieve kaart (maps.amsterdam). In de loop van 2016 is de gekoppelde informatie beschikbaar; een update vindt plaats per kwartaal.*
- *Het Mengpaneel is in ontwikkeling bij Ruimte en duurzaamheid en koppelt de Monitor aan de vraag naar woningbouw, trends en ontwikkelingen, leefbaarheidseffecten, kosten-baten, uitvoeringsagenda's en investeringen in andere sectoren (energie, mobiliteit, groen, infrastructuur, water, klimaat, etcetera). Met het Mengpaneel kan periodiek worden gestuurd op de omvang en aard van de voorraad en de*

productie in projecten. In de loop van 2016 is een eerste versie beschikbaar.

- *Momenteel wordt onderzocht of het delen van data en het gezamenlijk opstellen van innovatie-agenda's voor slimme en open infrastructuren mogelijk is tussen de gemeente (Verkeer en openbare ruimte) en wettelijke partners in gebiedsontwikkeling zoals Waternet en Alliander.*

Bijlage 3: Schets stedelijke milieutypen

Om de potenties van nieuwe locaties voor gebiedsontwikkeling optimaal te benutten wordt in 'Koers 2025', de Gebiedsuitwerkingen en de Strategienota's voor nieuwe projecten een type-ring gebruikt van stedelijke milieus. Deze heeft een globaal karakter en dient per project nader ingevuld te worden. Ook mengvormen zijn vanzelfsprekend denkbaar. Cruciaal is dat van meet af aan afwegingen worden gemaakt over de intensiteit van gebiedsontwikkeling en de vorm en mate van menging van stedelijke functies.

Type 1: Gemengde stadsbuurten

Strategie: Actief en 'van binnen naar buiten' realiseren van gemengde stedelijke milieus rond stadsstraten in de Ringzone.

Stadsbuurten vormen de basis van iedere vitale stad. Hoewel wonen er dominant is, zijn het functioneel gemengde gebieden met hoge dichtheden. De laatste jaren is in de bestaande stadsbuurten binnen de Ring een sterke toename zichtbaar van bedrijfsvestigingen: zzp-ers die vanuit huis werken, ambachtelijke makers in bedrijfsruimten en allerlei kleinere, vaak gespecialiseerde zorg- en dienstenaanbieders en start-ups, die vanuit kantoor- of bedrijfsverzamelgebouwen werken. Veel van deze bedrijven hebben een hoge economische toegevoegde waarde. In Amsterdam is de vraag naar wonen en werken in stadsbuurten groot en

groeiend. Dit vertaalt zich in hoge en snel stijgende woningprijzen en huren in bestaande stedelijke woon-werkmilieus.

De ruimtelijke kwaliteit van stadsbuurten vloeit voort uit hun centrale ligging en de relatief dichte pakking van woningen in mooi gedetailleerde stadsblokken aan prettig ingerichte straten. Een sterke relatie met de openbare ruimte is een kernkwaliteit van de woongebouwen. De dichtheid in stadsbuurten creëert draagvlak voor allerlei voorzieningen, die de woonkwaliteit en het vestigingsklimaat voor bedrijven belangrijk vergroten. Deze voorzieningen clusteren zich overwegend langs doorgaande routes: de stadsstraten. De stadsstraten vormen een buurtversterkend, doorlopend stelsel van levendige routes dat de stad aaneenrijgt. Ze zijn cruciaal voor het voorzien in de dagelijkse behoeften van omliggende buurten. De stadsstraten fungeren als geleiders van stedelijkheid en focus van het stadsleven. De hoofdroutes voor wandelen, fietsen en OV lopen er grotendeels doorheen. In combinatie met de relatieve rust van de stadsbuurten zorgen de stadsstraten voor een aantrekkelijke mix van rustige stadsbuurten met stedelijke reuring om de hoek, die zo kenmerkend is voor de centrale stadsdelen van Amsterdam. Het is een omgeving die uitnodigt tot lopen en fietsen en daarmee tot alledaags bewegen. In stadsbuurten ligt het autobezit ook beduidend lager dan gemiddeld in Nederland en

wordt de auto relatief weinig gebruikt. Dit maakt een autoluwe inrichting en het hanteren van een lage parkeernorm mogelijk.

In de Ringzone liggen volop mogelijkheden om nieuwe stadsbuurten te realiseren, in de lopende projecten van Ring-West en in Zeeburg, maar ook op de Noordelijke IJ-oever, in het Haven-Stadgebied, het Amstelkwartier, het Paasheuvelweggebied in Amstel III en het Schinkelkwartier. Inzet is hier nieuwe bebouwing te ontwikkelen in hoge dichtheden door nieuwbouw én door transformatie van bestaand vastgoed. Binnen de stadsbuurten is ruimte voor kleinschalige publieksfuncties zoals zorg, onderwijs, horeca en detailhandel. Een deel van de bestaande bedrijvigheid zal gehandhaafd blijven, maar er is ook plek voor nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en voor bedrijvigheid in gebouwplinten. Tijdelijke functies in leegkomende gebouwen kunnen werken als aanjager van ontwikkeling. De openbare ruimte is er van hoge kwaliteit, met volop straatgroen en speelgelegenheid. Stadsstraatontwikkeling is een integraal onderdeel van stadsbuurtontwikkeling. Nieuwe stadsstraten sluiten zoveel mogelijk aan op het bestaande netwerk van stadsstraten in de stad. Langs de nieuwe stadsstraten is naast wonen ook werken in hogere dichtheden mogelijk. Publiekstrekkende commerciële en maatschappelijke voorzieningen concentreren zich langs deze straten. Ruimtelijk beleid is er op gericht (op termijn) levendige gebouwplinten

ten te laten ontstaan. Nieuwe ontwikkeling kan ook het draagvlak voor bestaande nabijgelegen stadstraten vergroten. Een recent voorbeeld is de Van der Pekstraat, waar ondernemers duidelijk profiteren van de woningbouw op Overhoeks.

Type 2: Grootstedelijke centra

Strategie: Uitbouwen grootstedelijke interactiemilieus in de Ringzone met een sterke functiemix.

De stad kent verschillende gebieden met een sterke concentratie van stedelijke en grootstedelijke voorzieningen. In deze centra klopt het metro-politane hart van de stad. Hier is sprake van een intensieve combinatie van wonen, grootschalige werkgebouwen en kantoren, hotels, restaurants en cafés, culturele voorzieningen, hoger onderwijs, openbare gebouwen en andere publiekstrekkingen. Er zijn gedurende de hele dag veel verschillende mensen aanwezig in de openbare ruimte. We treffen deze gebieden aan in de binnenstad, rond Leidseplein en Museumplein, in de NoordPijp, de Noordelijke Kinkerbuurt, op de Zuidas, Sloterdijk-Centrum en rond de IJ-oeveren. Een aantal sterk gespecialiseerde centra, zoals Sciencepark, ArenA Boulevard en Roeterseiland/Rijnspoorplein, vormt een subcategorie. In de verder van het centrum gelegen stadsdelen vormen centra als Buikslotermeerplein, Amsterdamse Poort, Osdorp-plein en Groot Gelderlandplein focuspunten

van stadsleven. Deze centra zijn vergelijkbaar met Inverdan in Zaanstad en het centrum van Amstelveen.

Grootstedelijke centra zijn het natuurlijke vestigingsmilieu van grote dienstverleners en instellingen. In de ontwikkelstrategie wordt met het oog op de balans in de stad ingezet op spreiding van grootstedelijke functies. Nieuw te ontwikkelen centra zijn gelegen nabij de grote OV-knooppunten en via (nieuw te ontwikkelen) stadstraten aangesloten op het openbare ruimte- en verkeersnetwerk van de stad.

In het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de gebiedsontwikkeling op de Zuidas wordt de kwaliteit van het grootstedelijk kerngebied in de binnenstad en de Zuidas versterkt. Met nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten kan bijgedragen worden aan de verdere uitbouw van het grootstedelijk kerngebied en het beheersen van de druk op het centrum. Kansen hiervoor liggen vooral op de IJ-oever en rond de vervoerknooppunten in de Ringzone, zoals Sloterdijk-Centrum. Op de Zuidelijke IJ-oever wordt gekoerst op een stapsgewijze ontwikkeling van het Marineterrein en het Oosterdok. Op de Noordelijke IJ-oever zijn Overhoeks en NDSM volop in ontwikkeling. Aansluitend bieden Buiksloterham en Sixhaven kansen voor een gerichte uitbouw van het grootstedelijk kerngebied van de stad – het IJ komt er bij. Wat betreft de vervoerknooppunten in de Ringzone

kan vooral de kwaliteit van de stationsomgeving van de stations Sloterdijk en Amstel flink verbeterd worden.

De locatiekwaliteit van grootstedelijke centra is sterk verbonden met de aanwezigheid van een ander programma dan alleen werken. Inzet is daarom een menging met wonen, horeca en attracties. Nieuwe grootschalige hotelontwikkeling en attracties landen in deze centra. Ook is hier ruimte voor zeer intensieve woonconcepten, zoals studentenhuysvesting en short-stay in hoogbouw. Enkele centra voorzien in zeer specifieke ruimtevragen, zoals van zorg- en kennisinstellingen. Ook hiervoor geldt dat menging met wonen en attracties gewenst is. Voor het onderbrengen van grootschalige attracties biedt ook de regio kansen, vergelijk Park 21 in de Haarlemmermeer of de omgeving van station Koog-Zaandijk bij de Zaanse Schans. Speciale aandacht gaat in de centra uit naar de inrichting van de openbare ruimte. Deze wordt immers intensief gebruikt. Fiets- en autoparkeren wordt in pandig of ondergronds opgelost. In de stadsdeelcentra in Nieuw-West, Noord, Zuid en Zuidoost wordt kwaliteitsverbetering gerealiseerd door het verbeteren van de verbindingen, een sterkere functiemenging en een aantrekkelijker inrichting van de openbare ruimte.

Type 3: Groenblauw wonen

Strategie: Faciliteren markt vraag naar groene en waterrijke woonbuurten, ingebed in een regionale strategie.

Op minder centraal gelegen locaties liggen kansen voor het ontwikkelen van rustige woonbuurten met een groen en waterrijk karakter. Na de realisering van Nieuw-Sloten en De Aker heeft Amsterdam een heel divers palet van dergelijke buurten gerealiseerd. Op IJburg is Haveneiland relatief compact; Steigereiland en de Rieteilanden zijn meer ontspannen. Dat geldt ook voor De Bongerd, Nieuwendam-Noord en de reeks vernieuwde woonbuurten in Zuidoost. In de crisis is in deze gebieden bovendien een geheel nieuwe markt voor zelfbouw en collectief particulier opdrachtgeverschap ontstaan. Veel Amsterdammers realiseren hier hun droomhuis.

Nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling in dit milieutype dienen zich aan op nieuwe eilanden op IJburg, rond het Mandelapark en in de vernieuwing van buurten uit de jaren '80 waar de leefbaarheid onder druk staat, zoals in delen van Gaasperdam, de Aker en Kadoelen.

Vanzelfsprekende en veilige fiets- en wandelroutes in en vanuit deze woonbuurten naar scholen, sportvoorzieningen, parken, plassen (vaarroutes!), naar het centrum én naar het vaak dichtbij gele-

gen landschap rond de stad leveren een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit en leefbaarheid in dit woonmilieu.

Een succesvolle ontwikkeling van dit type stedelijk milieu staat of valt met een goede afstemming van de productie (omvang eenheden, productiesnelheid, marktsegmenten, prijzen), zowel binnen de stad, als met de regiogemeenten, waar een vergelijkbaar aanbod ontwikkeld wordt.

Bijlage 4: Risicoinventarisatie Ruimte voor de Stad

In de risico's rondom Ruimte voor de Stad – Koers 2025 kan een onderscheid gemaakt worden tussen:

1. Inhoudelijke risico's in de uitvoering van het Werkprogramma 2016
2. Financiële risico's
3. Procedurele en inhoudelijke risico's in het vervolg van Ruimte voor de Stad na 2016
4. Procedurele en inhoudelijke risico's in de planvorming en uitvoering van de projecten

In deze risicoparagraaf worden de risico's benoemd: welke incidenten kunnen zich voordoen die het behalen van (het doel van) de opdracht bedreigen. Daarbij wordt compact aangegeven wat oorzaak en gevolg zijn en wordt ingegaan op de getroffen beheersmaatregelen: hoe kunnen oorzaken van incidenten voorkomen worden en gevolgen van incidenten verzacht.

Inhoudelijke en procedurele risico's in uitvoering Werkprogramma 2016

Opdracht: Opstellen Strategiebesluiten, Gebiedsuitwerkingen en Thematische Studies t.b.v. gefaseerd bepalen van mogelijke ontwikkellocaties voor 50.000 woningen tot 2025.

Risico 1 – In 2016 leveren de Strategiebesluiten niet de gewenste hoeveelheid woningen op, met als gevolg dat het beoogde totaal aantal (10.000) niet gehaald wordt, door:

- a. beoogde projecten/dichtheden krijgen op meerdere plekken in de stad onvoldoende draagvlak,

- b. beschikbare ruimte in projectgebieden blijkt minder, tegen hogere kosten of is (veel) later beschikbaar.

Beheersmaatregelen:

1 a Per halfjaar rapporteert Team Ruimte voor de Stad over voortgang planvorming:

- aanvullende capaciteit in grote projecten benutten (Buiksloterham, IJburg en Sloterdijk-1-Zuid),
- versneld nieuwe Strategiebesluiten opstarten,
- zo nodig discussie over 'welke stad willen wij zijn' opstarten.

1b Idem:

- aanvullende capaciteit in projecten benutten (Buiksloterham, IJburg en Sloterdijk-1-zuid),
- groter beslag op Vereveningsfonds en andere dekkingsbronnen mogelijk maken.

Risico 2 – In Strategiebesluiten 2016 blijkt onvoldoende duidelijk of gerelateerde project-overstijgende maatregelen (infra, groen, openbare ruimte) parallel aan de gebiedsontwikkeling gerealiseerd kunnen worden, door:

- a. onvoldoende dwingend belegde sturing op planvorming van gerelateerde maatregelen,
- b. dekkingsbronnen voor investeringen in kwaliteit van infra, openbare ruimte en groen blijken niet, onvoldoende of niet op tijd beschikbaar.

Beheersmaatregelen:

2a Bij elk Strategiebesluit wordt gerapporteerd over gerelateerde maatregelen (organisatie, planning, dekking, besluitvorming).

2b Jaarlijks rapporteert Team RvdS over kosten en dekking van gerelateerde projecten ten behoeve van Voorjaarsnota.

2b Opdracht aan Team RvdS om opdrachtgeverschap van projectoverstijgende maatregelen infra, openbare ruimte en groen in fase van

Strategiebesluiten helder te beleggen.

Risico 3 – In Strategiebesluiten 2016 komt benodigde programmering en financiering van maatschappelijke accommodaties als onderdeel van de gebiedsontwikkeling onvoldoende kwantitatief in beeld, met als gevolg dat kwaliteit van projecten onvoldoende is of het programma van projecten in volgende fase moet worden bijgesteld, door:

- a. onvoldoende inzicht in stedelijke ontwikkelingen, doelgroepen en bijbehorende maatschappelijke accommodaties,
- b. onvoldoende capaciteit in sociaal domein om bij Strategiebesluit input te leveren.

Beheersmaatregelen:

3a Regiegroep maatschappelijke accommodaties ontwikkelt werkwijze voor bepaling flexibele programmabehoefte in vroeg planstadium, te verfijnen in volgend planstadium.

3b Zie 1d

Risico 4 – Bij vaststelling van separate Strategiebesluiten kan het bestuur onvoldoende stedelijk prioriteren (investerings, verdeling type milieu, programma, dichtheid), met als gevolg dat “wie het eerst komt, het eerst maalt” en de samenhang in de uitwerking uit zicht verdwijnt, door:

- a. niet beleggen van projectoverstijgende maatregelen (programmering en financiële dekking),
- b. onvoldoende inzicht in ruimte in fondsen.

Beheersmaatregel:

Bij elk Strategiebesluit wordt gerapporteerd over gerelateerde maatregelen (organisatie, planning, financiële dekking, besluitvorming),

Risico 5 – Gebiedsuitwerkingen 2016 leveren geen inzicht in mogelijke nieuwe Gebieds-ontwikkelingsprojecten 2017 en gerelateerde projecten infra, openbare ruimte, groen en maatschappelijke accommodaties, met als gevolg stagnatie in het aanvullen van de planvoorraad, door:

- a. Negatief advies op ontwikkelmogelijkheden vanuit Bestuurscommissies
- b. Onvoldoende ambtelijke capaciteit voor degelijke uitvoering Gebiedsuitwerkingen
- c. Gebiedsuitwerkingen bieden onvoldoende perspectief op het wegnemen van structurele belemmeringen voor gebiedsontwikkeling (juridisch-planologische condities, noodzakelijke condities voor ontwikkeling)

Beheersmaatregelen:

5a Integraal betrekken stadsdelen bij opstellen Gebiedsuitwerkingen

5b zie 1d

5c Helder bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgeverschap. Ambtelijk opdrachtgeverschap belegd in Team Ruimte voor de Stad, integraal met opdrachtgeverschap strategiebesluiten en monitoring

5c Afstemming met Thematische Studies en trajecten waarin structurele belemmeringen voor gebiedsontwikkeling worden weggenomen (LIB/20KE, etc)

Risico 6 – Thematische Studies uit te voeren door de verschillende betrokken rve's komen niet of te laat beschikbaar of worden onvoldoende in Geboiedsuitwerkingen en Strategiebesluiten meegenomen, met als gevolg een onvoldoende scherp perspectief voor integrale afwegingen in Stuurgroep en BT RvdS, door:

- a. onvoldoende urgentie bij het oppakken van deze thematische studies
- b. Thematische studies bieden niet de vanuit Gebiedsuitwerkingen en Strategiebesluiten benodigde handvaten voor gebiedsontwikkeling.

- c. Gebrek aan afstemming tussen Thematische Studies en Gebieds-uitwerkingen en Strategieberesluten

Beheersmaatregelen:

Expliciete opdracht voor afstemming en sturing vanuit Team RvdS.

In relevant staven samen met betrokken rve's de urgentie en aanpak voor thematische studies bespreken.

Risico 7 – In 2016 worden onvoldoende Strategieberesluten daadwerkelijk vastgesteld, met als gevolg dat het doel (opbouwen planvoorraad) niet (op tijd) wordt gehaald, door:

- a. Adviestermijnen worden langer dan beoogd: AB's max 8 weken, maar duurt langer.
- b. Tegenstrijdige adviezen van Bestuurscommissies leidend tot discussies en vertraging.
- c. Gebiedsoverstijgende, externe belemmeringen werken vertragend, zoals 20 KE/LIB/ MER- discussie/ kabels & leidingen.
- d. Ambtelijke capaciteit onvoldoende, leidend tot vertraging.
- e. Strategienota's leiden tot negatief besluit: project niet haalbaar of wenselijk.

Beheersmaatregelen:

7a Bespreken optie bijstellen afspraken advies(termijn).

7b Afspraak: meelesen met concept-advies.

7ab Betrekken van gebiedsmanagers en DB / portefeuillehouder bij totstandkoming en communicatie over project.

7c Uitbreiden en versnellen onderzoek, agenderen in bestuurlijke overleggen.

7d Tijdelijke externe inhuur mogelijk gemaakt, format voor Strategieberesluten en Strategienota's voorgeschreven en combineren projecten mogelijk gemaakt.

7e Evaluatie/halfjaarrapportage juni 2016 ingebouwd, mogelijk gevolgd door versneld nieuwe Strategieberesluten opstarten.

Financiële risico's

Opdracht: (inzicht in) financiële dekking voor de op basis van Koers 2025 geagendeerde projecten

Risico 8 – Inzicht in langere termijn gemeentelijke dekkingsmogelijkheden voor gerelateerde maatregelen infra, openbare ruimte en groen ontbreekt, met als gevolg onzekerheid over dekkingsmogelijkheden, door:

- a. Onduidelijkheid over toekomstige omvang fondsen. Bestedingsruimte nieuwe centrale Mobiliteitsfonds is pas duidelijk als samenvoeging centrale en stadsdeelfondsen is afgerond. Ontwikkeling bestedingsruimte Vereveningsfonds is volledig afhankelijk van markt. Ontwikkeling van ruimte Algemene Dienst is afhankelijk van algemene uitkering.

Beheersing:

In de loop van 2016 ontstaat meer helderheid over ontwikkeling fondsen. Verwachte belasting die volgt uit ambitie kan voor Werkprogramma RvdS 2017 en Voorjaarsnota 2017 gerelateerd worden aan het dan geactualiseerde beeld van de ontwikkeling van de fondsen.

Daadwerkelijke belasting van fondsen vindt pas plaats op basis van Investeringsbesluten bij gebiedsontwikkeling en Projectbesluten bij infra, openbare ruimte en groen. De op dat moment aanwezige ruimte wordt daarbij betrokken en niet de verwachte ruimte in de toekomst. 'Overbenutting' kan daardoor niet ontstaan.

Risico 9 – De structurele dekking voor EHBO (Exploitatie, Handhaving, Beheer en Onderhoud) komt niet beschikbaar, waardoor kwaliteit in het geding komt, omdat:

a. EHBO-kosten niet meegenomen worden in planvorming.

Beheersmaatregelen:

Structurele kosten tijdig in kaart brengen.

Kiezen voor oplossingen met de laagste Total Costs of Ownership.

Met DMC nagaan hoe de accessen gedekt kunnen worden uit de Algemene Dienst (uitkering Gemeentefonds stijgt immers ook door Koers 2025) en bijbehorende bevolkingsgroei.

Risico 10 – Geen dekking vanuit de Stadsregio Amsterdam, met als gevolg dekkingsprobleem maatregelen infra en openbare ruimte, door:

a. beperkte aanhaking Stadsregio

b. niet / onvoldoende voorwarelijke aanvullende gemeentelijke dekking geregeld (30/70 verdeling)

Beheersmaatregelen:

Op project- en gebiedsuitwerkingsniveau betrokkenheid Stadsregio borgen vanaf start initiatief

Inbreng leveren vanuit Amsterdam in de jaarlijkse actualisatie van de Investeringsagenda van de Stadsregio weg, fiets OV op basis (jaarlijks te actualiseren) ambitie en opgave Koers 2025.

Tijdig benodigde gemeentelijke bijdrage reserveren op basis van projectvoorstellen voor mobiliteitsfonds

Inhoudelijke en procedurele risico's in vervolg Ruimte voor de Stad na 2016

Opdracht: Verder uitwerken Koers 2025 op programmaniveau

Risico 11 – Inzakkende woningmarkt, met als gevolg teruglopende vraag naar woningen en ontwikkellocaties, door:

a. nieuwe (vastgoed)crisis en sterke daling populariteit Amsterdam

Beheersmaatregelen:

Geen nieuwe Strategiebesluiten entameren, planvoorraad niet uitbreiden.

Risico 12 – Woningvraag en productie stijgen boven gemiddelde van 5.000 per jaar, met als gevolg snelle reductie van planvoorraad, door:

a. verder aantrekken woningmarkt Amsterdam,

b. toename tijdelijke huisvesting, bv. voor statushouders en vluchtelingen.

Beheersmaatregelen:

Woningbehoefte en productie monitoren in Team Ruimte voor de Stad in relatie tot tempo en uitkomsten Strategiebesluiten.

Extra inspanning om planvoorraad snel omhoog te brengen.

In de strategische ruimte lijkt op voorhand ruim voldoende capaciteit beschikbaar om in 2017 en 2018 meer Nieuwe Projecten te starten en zo de doelstelling te realiseren. Mocht de productie in de komende jaren gemiddeld veel hoger uitpakken dan 5000 per jaar, dan biedt de geplande Evalu