

De gewenste en verbonden stad

De alternatieve structuurvisie van de PvdA

Michiel Mulder

Inhoudsopgave

INLEIDING.....	5
1. DE GEWENSTE STAD.....	6
1.1 VERDICHTING	6
1.2 DE REGIO.....	7
1.3 NAAR EEN NIEUWE NORM: DE MENS CENTRAAL VOOR EEN SUCCESVOLLE STAD	8
1.4 GEZINNEN.....	9
1.4.1 SOCIALE HUURWONINGEN	10
1.4.2 MAATSCHAPPELIJK GEBONDEN EIGENDOM	10
1.4.3 DE KINDVRIENDELIJKE STAD.....	10
1.5 OUDEREN	11
1.6 WERKEN EN WONEN.....	12
1.6.1 DE GROENE STAD	13
1.6.2 DE WERKENDE STAD	14
1.7 PARTICULIER OPDRACHTGEVERSCHAAP EN INITIATIEF: VAN BLAUWDRIJK NAAR BEHEER	15
1.8 DE MONUMENTALE STAD	17
1.9 TOT SLOT	18
2. DE VERBONDEN STAD.....	19
2.1 DE RING A10	19
2.2 HET SLUITEN VAN DE METRO-RING ALS ALTERNATIEVE OOST-WEST ROUTE	20
2.3 FIJNMAZIG OV EN NIEUWE VERVOERSVORMEN	20
2.4 HET WATER ALS WEG EN ALS WOONPLAATS	21
2.4.1 WESTROUTE	21
2.4.2 OOSTROUTE.....	21
2.4.3 NOORD BETER ONTSLOTEN	21
2.4.4 DE AMSTEL.....	22
3. DE VERGETEN STAD	23
3.1 DUIVENDRECHT EN AMSTEL III VERBONDEN, WONEN OP DE A2.....	23
3.2 IJBURG 3	24
3.3 BLOEMENDALERPOLDER	24
4. POLITIEKE EN FINANCIËLE CONTEXT	25
4.1 BUDGETTEN ONDER DRUK	25
4.2 HET RIJK.....	25
4.3 REGIO	26
4.4 SAMENVATTING VAN CONCRETE VOORSTELLEN	26

Inleiding

De stad van de toekomst, hoe willen we dat die eruit ziet?

De stad van de toekomst is een stad zoals die gewenst wordt door mensen, waarin woningen gebouwd worden die nauw aansluiten bij consumentenwensen, ingebed in een groene omgeving en met kindvriendelijke buurten. Dit zou de norm moeten zijn, en niet de absolute aantallen. Alleen zo kunnen we een succesvolle stad blijven met aantrekkingskracht op mensen en bedrijven. Met een sterke economie, waarbij de havenfunctie behouden blijft in de regio als onderdeel van ons transport & logistiek systeem en als een van de belangrijke dragers van onze economie. Gezinnen blijven voor de stad behouden door hen het gewenste woonmilieu te bieden. Combinaties van koop en huur worden aangeboden, zodat de woonlasten voor iedereen betaalbaar blijven. Ouderen kunnen in hun eigen buurt oud worden door het optoppen van woningen en het 'aanplakken' van een lift. Sportvelden worden niet uitgeplaatst.

De stad van de toekomst is verbonden met de regio en de verschillende delen onderling. Investerings in het openbaar vervoer zijn nodig, zoals het individueel openbaar vervoer in de vorm van een nieuw netwerk van kleine elektrische auto's die zorgen voor goed navervoer vanaf de zware stamlijnen. Er komen nieuwe verbindingen over het water over de Amstel en van de Zuidas naar Noord via de Sloterplas en verder naar IJburg. We bouwen waterwoningen in de NoorderIJplas en richting Diemen. Binnen de buurten brengen we verbinding tussen mensen tot stand door alle buurten toegankelijk te houden voor alle inkomens: de ongedeelde stad.

Deze stad bouwen we door flexibel in te spelen op de kansen en de woonwensen, met veel ruimte voor particulier initiatief en opdrachtgeverschap en met onze partners in de regio en het Rijk. Snelwegen zoals de ring A10 in het westen van de stad en de A2 bij Zuidoost brengen we onder de grond of worden overkluisd, zodat ruimte ontstaat voor verdichting en verbinding. Aan de Amstelscheg creëren we hierboven aantrekkelijke woonmilieus: het Amstel III gebied wordt hiermee een aantrekkelijker gebied, zeker als we het met de bestaande stad verbinden door tram 25 door te trekken vanaf de Rivierenbuurt. Samen met de regio werken wij aan IJburg 3 als een Lido aan het IJmeer met een langgerekt strand en een andere invulling van de geplande Bloemendalerpolder die meer tegemoet komt aan de woonwensen van Amsterdammers in plaats van bewoners van Het Gooi.

Dit is de visie zoals de PvdA-fractie in de Amsterdamse gemeenteraad die heeft opgesteld en die zij zal gebruiken voor het opstellen van concrete moties en amendementen voor de voorgestelde structuurvisie, waarover de gemeenteraad dit jaar zal besluiten. Deze visie kwam tot stand met de inbreng van velen, waaronder de werkgroep stedelijke ontwikkeling van de PvdA, diverse stadsdeelraadsleden en de leden van de PvdA-fractie in de centrale stad. Een samenvatting van de concrete voorstellen is opgenomen in § 4.4

Michiel Mulder
Amsterdam, 10 januari 2011

1. De gewenste stad

Voor het denken over de toekomst van de stad is het essentieel het oogpunt van de uiteindelijke eindgebruiker van de stad centraal te stellen.

1.1 Verdichting

Het streven naar verdichting (70.000 woningen erbij) hoeft niet per se te leiden tot betere aansluiting van woningen bij consumentenwensen. Onze Amsterdamse top-stedenbouwkundige Ton Schaap schrijft daarover in zijn boek 'Amsterdam' (grappig genoeg uitgegeven bij uitgeverij 010) dat binnen de ring A10 verdichten wel kan en dit daarbuiten niet per se een succesvolle strategie hoeft te zijn. Waarbij Noord alleen kan verdichten als de verbindingen verbeteren.

Ook stedenbouwkundig bureau Must dat door Kamer van Koophandel en Oram is ingehuurd om een alternatieve structuurvisie te maken, bepleit een differentiatie naar woonmilieus in de structuurvisie. Zij adviseren 'groenstedelijke' milieus te creëren aan de noordkant van Noord en verdichting toe te passen in de gebieden meer richting het IJ bv. Overhoeks, van der Pekbuurt, Vogelbuurt enz. 'Groenstedelijke milieus' vinden we in hun voorstel ook in vrijwel geheel Zuidoost, het Westen van Nieuw West en op IJburg 2 (i.t.t. IJburg 1).

Verdichting vindt in dit voorstel ook plaats langs de Ring-West en aan de zuid- en oostzijde van de stad. Als de meest kansrijke gebieden voor verdichting zien zij locaties met een toekomstige herstructureringsopgave nabij multimodale knooppunten grenzend aan wat zij 'metropoolparken' noemen (Must 2009).

Uit literatuur van welvaartseconomie blijkt dat meer bewoners per m² soms positief uitpakt voor de welvaart, soms neutraal en soms negatief (Irwin en Bockstael 2001, Visser en Van Dam 2006).

Hoe verdicht is Amsterdam nu eigenlijk? Een vergelijking met andere steden levert een gemengd beeld op. Als we kijken naar de totale grootstedelijke agglomeratie van Amsterdam, het gebied dat ook wel 'Noordvleugel van de Randstad' genoemd wordt, dan blijkt dat dit gebied eigenlijk een redelijk hoge dichtheid kent met betrekking tot het inwonertal. Er wonen in de Noordvleugel gemiddeld 1.500 inwoners per vierkante kilometer. Alleen de metropool Barcelona heeft een vergelijkbare dichtheid (Metropoolregio Amsterdam 2007).¹ De Amsterdamse regio kent dus gemiddeld genomen een behoorlijke dichtheid!

Het hangt er natuurlijk wel vanaf op welk niveau wij de metropool definiëren. De vergeleken metropolen zijn in absolute omvang een stuk groter. In die zin ligt het bij een internationale vergelijking eerder voor de hand de Randstad als vergelijkingsobject te zien, waarbij men dus ook het groen hart zou moeten meerekenen. Hierdoor komt de vergelijking vermoedelijk anders uit.

De kernstad Amsterdam is qua dichtheid juist een middenmoter in Europa. In onze gemeente wonen 4.500 Amsterdammers per vierkante kilometer, in Londen het dubbele, in

¹ In een vergelijking met Londen, Frankfurt, Munchen, Hamburg, Kopenhagen, Stockholm, Helsinki, Praag, Zurich, Parijs, en dus Barcelona en Amsterdam.

Barcelona het drievoudige en in Parijs het viervoudige. De grote steden in Duitsland en de Scandinavische landen doen het met minder dichtheid.²

Dit internationaal perspectief zegt ons echter weinig over de lokale situatie. Er is geen algemeen optimum of streefaantal uit te destilleren. In het centrum van Parijs wonen 2,5 miljoen mensen op een gebied dat even groot is als het gebied binnen de ring A10. Hieronder zijn echter weinig gezinnen met kinderen en veel singles. Willen wij zo'n stad zijn? De norm van verdichting moeten we lokaal bepalen. Verdichten heeft namelijk consequenties: voor huisvesting van de verschillende doelgroepen, woonmilieus, maar ook bijvoorbeeld voor de vervoersbehoefte. Over dit laatste meer in 'de verbonden stad'. Eerst nemen we de regio nader onder de loep.

1.2 De regio

De tijd die men gemiddeld kwijt is aan reizen van en naar het werk is al gedurende honderden jaren vrijwel constant en bedraagt ongeveer drie kwartier tot een uur. Zoveel tijd kostte het de regenten in de Gouden Eeuw om van het handelsleven op de Dam naar hun statige grachtenpand te lopen, door de drukte van het straatgewoel. Evenveel tijd kost het nu ongeveer om van Purmerend naar Amsterdam te komen, inclusief de file. In 23 minuten ben je met de trein van Amsterdam CS op Almere Centraal. Dit is exact even lang als je er met de metro over doet van Amsterdam Sloterdijk naar Zuidoost.³ Inclusief voor- en navervoer met bus, fiets of te voet ben je al gauw het dubbele kwijt.

De toename van de bevolkingsgroei in deze regionale metropool vond de afgelopen periode vooral plaats *buiten* de stad Amsterdam. Er zijn de afgelopen 20 jaar 300.000 nieuwe inwoners gekomen in de regio. Hiervan nam Amsterdam nog geen 20% voor haar rekening. Almere en Haarlemmermeer groeiden met respectievelijk 115.000 en 46.000 inwoners, maar ook in Amstelveen, Purmerend en Zaanstad nam het aantal inwoners toe. Het aantal arbeidsplaatsen groeide in de tussentijd navenant harder in Amsterdam dan in de regio.⁴ Er is dus meer woon-werk verkeer bijgekomen, met filevorming tot gevolg.

In die zin kan men zich afvragen of het streven naar een compacte stad geslaagd is. Het streven naar de compacte stad heeft in de praktijk dus niet of slechts beperkt geleid tot een zichtbare trendbreuk met de periode van 'gebundelde deconcentratie': het creëren van satellietsteden als Zoetermeer, Purmerend en Almere die de woningbehoefte uit de stedelijke centra moest opvangen.

Het regionaal perspectief komt in zijn geheel te weinig uit de verf in de structuurvisie. Dit is enerzijds logisch omdat de structuurvisie nu eenmaal over de gemeente Amsterdam gaat in juridische zin. Inhoudelijk is het wel een tekortkoming. Zeker als het gaat om het creëren van de juiste woonmilieus, is de regio een onontbeerlijk perspectief. Hierover verderop meer. De notie van de compacte stad is overigens voor het eerst breder verbreid geraakt als concept voor de specifieke stadscentra van Amsterdam en Rotterdam.⁵ Het werd gebruikt als leus tegen de tendens van de 'grootschaligen' binnen het toenmalige stadsbestuur die hele stadswijken als De Pijp en de Jordaan wilden slopen om plaats te maken voor ruimere woningen met een tuin, ontsloten met brede autowegen. Het streven van de grootschaligen

² Uitgezonderd Kopenhagen.

³ Bron: www.9292ov.nl

⁴ Bron: CBS/DIVV

⁵ N.a.v. een bijeenkomst van een gezamenlijke PvdA-werkgroep in de jaren zeventig.

was weer een doorgesloten reactie op de ongezonde omstandigheden waarin arbeiders in nauwe straatjes vroeger leefden in deze wijken.

Het copyright voor de term 'compacte stad' berust bij Luud Schimmelpennink nog voordat deze term werd gekaapt als leus tegen de grootschaligen. Inspiratiebron hiervoor vormden de Amerikanen, die terug van de tweede wereldoorlog geïnspireerd waren geraakt door de kleinere Europese auto en de voordelen ten opzichte van de grote Amerikaanse slee. Zij spraken in dit verband van 'compact car'. Deze auto bleek hen overigens in de praktijk niet zo goed te bevallen.

Het antwoord op de vraag of de compacte stad bevalt of net als de compact car op de schroothoop moet, staat of valt met de wijze waarop verdichting plaatsvindt. Het perspectief van de mens als uiteindelijke gebruiker van de stad is daarvoor essentieel: dit moet de norm zijn.

1.3 Naar een nieuwe norm: de mens centraal voor een succesvolle stad

Uit het voorgaande volgt dat overal altijd verdichten niet de norm zou moeten zijn. We moeten de norm omdraaien: niet verdichten is de norm, maar het creëren van goede woonmilieus voor verschillende type mensen. Hieruit volgt overigens dat dit vooral in de gebieden binnen en vlak buiten de ring A10 vraagt om verdichting. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten.

Iets soortgelijks geldt voor een andere 'norm': het streven naar de bouw van 70.000 nieuwe huizen in de komende decennia. Dit volgt niet een op een uit de woningbehoefte. Sommige prognoses geven zelfs blijk van enige krimp op lange termijn in Amsterdam.

Het aantal huizen dat we 'moeten' bouwen staat of valt met de mate waarin wij erin slagen een succesvolle stad te zijn. Een stad die een aanzuigende werking heeft op jong en oud talent, een fijn woonmilieu heeft, een gedifferentieerd aanbod van zowel stedelijke voorzieningen (horeca, musea, zwembaden, speelterrein, groen, enz.) en een gedifferentieerde economie kent met voldoende dynamiek en weerstandsvermogen om deze of gene crisis te doorstaan. Deze stad zal een hoge druk op de woningmarkt kennen en veel bij moeten bouwen om in de woningbehoefte te voorzien. Zijn we ook in de toekomst een succesvolle stad maar bouwen we te weinig dan leidt dit linksom of rechtsom tot een opwaartse druk op de prijzen.

Lukt het niet een aantrekkelijke en succesvolle stad te zijn? Dan is ook hier een krimpscenario denkbaar, het wegtrekken van talent naar andere stedelijke regio's, een afname van het draagvlak van voorzieningen, toenemende leegstand en het ontstaan van desolate en onveilige gebieden.

De norm moet dus zijn: een succesvolle stad. In een succesvolle stad staat de mens centraal. Voor de structuurvisie betekent dit dat het streven naar het creëren van goede woonmilieus de voorwaarde is voor het zijn van een succesvolle stad, en dus niet de absolute streefgetallen van te bouwen woningen of een verdichtingsdogma.

Deze behoefte van de mens hoeft niet per se allemaal op het niveau van gemeentegrens Amsterdam. De economische structuur en het wonen vindt steeds meer plaats op regionale schaal.

Onderdeel van het zijn van een succesvolle stad is ook het doorbreken van de monocultuur in veel gebieden. Het pleidooi van Corbusier om functiescheiding toe te passen, blijkt in de praktijk niet (overal) te werken. Werkgebieden zijn 's avonds verlaten en hiermee sociaal onveilig. Dit zelfde geldt voor grote stadsparken waar de open ruimte anoniem is, met

fietstunneltjes onder doorgaande routes. Op papier mooi getekend, in de praktijk de ideale verzamelplek voor junks en hangjongeren. Was Corbusier een – terechte – reactie op de verstopte vieze binnensteden van de 19^e eeuw, het doorgeschoten denken over functiescheiding vroeg om een nieuwe reactie.

Het is wellicht niet geheel toevallig dat het werk van Jane Jacobs pas vrij recent is vertaald in het Nederlands, hoewel haar standaardwerk 'The death and life of great American Cities' reeds in 1961 verscheen, als reactie op het doorgeschoten idee van functiescheiding. Als actievoerder heeft zij menig snelweg dwars door binnensteden tegengehouden. Iets wat de 'kleinschaligen' ook gelukt is in Amsterdam. Er waren wel Nieuwmarktrelen nodig om het doortrekken van de Wibautstraat richting Amsterdam CS tegen te houden, alsmede een complete vernieuwing van de toenmalige PvdA-fractie in de gemeenteraad.

Het feit dat Jane Jacobs nu pas vertaald is zegt misschien iets over het denken over ruimtelijke ordening in Nederland. Dit geldt misschien nog meer voor het denken in de Nederlandse satellietsteden, de randgemeenten van de metropolen, dan voor een stad als Amsterdam. Hoeveel aandacht wordt er in steden als Almere, Zoetermeer en Haarlemmermeer besteed aan voorzieningen als horeca en andere niet-woonfuncties? Een ambitieuze jonge kandidaat voor de gemeenteraad ging daar bij de laatste verkiezingen de boer op voor een nachtwinkel, omdat de Haarlemmermeerder nu naar Schiphol moet als hij 's nachts nog iets wil kopen.⁶

Tegelijkertijd kent ook de functiemenging van Jane Jacobs haar grenzen. Terwijl de opkomst van Tapasbars de huizenprijzen in de Pijp opstuwt, wil niet elk gezin met jonge kinderen boven een pizzahut of bar-dancing wonen.

Hieronder worden twee doelgroepen eruit gelicht. Niet omdat de andere doelgroepen niet belangrijk zijn, maar omdat hun woonvraag in de structuurvisie minder onder druk staat dat onderstaande groepen.

1.4 Gezinnen

Het gezin wil in de stad wonen. Het feit dat veel jonge gezinnen in het verleden na het krijgen van het eerste kind de stad verlieten, zegt meer over ons ruimtelijke orderingsbeleid dan over hun woonwensen. Het alternatief van de geboden woonkwaliteit in een huis in een van de randgemeenten is in verhouding tot de prijs gewoon gunstiger. Deze trend lijkt zich inmiddels te keren.

Tegelijkertijd zijn we binnen de stad wel steeds groter gaan wonen. 20 jaar geleden gebruikten we per Amsterdamer 16 m² woonruimte per inwoner, momenteel is dat 26 m² (Schaap 2008). Een toename van ruim 50% ofwel een kwart per decennium!

Het is evident dat de schaarse ruimte die wij hebben in deze stad, niet altijd eerlijk verdeeld wordt. Anders dan in de markt voor pindakaas, waar het aanbod vrijwel oneindig kan worden aangepast aan de vraag, is er voor de markt voor locatieontwikkeling regulering nodig om eerlijk in de behoeften van allen te voorzien. De druk vanuit de markt is in een grootstedelijke agglomeratie het grootst in het centrum (CPB 2010). En met deze marktdruk stijgen de prijzen, terwijl het aanbod niet oneindig aangepast kan worden. Iedereen wil het liefst een vrijstaand huis op De Dam. Toch is dit alleen voorbehouden aan de Koningin.

⁶ Walter Freeman.

Terwijl de woonruimte per inwoner flink toenam, is het huisvestingsprobleem voor grote gezinnen nog altijd niet opgelost. 6.000 gezinnen met drie kinderen of meer wonen op 60 m² of minder, 600 van deze gezinnen moet het stellen met 40 m² of minder (WIA 2009). Om een duurzame oplossing te bieden voor de huisvesting van gezinnen in onze stad zijn marktcontraire oplossingen noodzakelijk. Deze kunnen op twee manieren gevonden worden: door sociale woningbouw en door wonen in maatschappelijk gebonden eigendom.

1.4.1 Sociale huurwoningen

Voldoende sociale woningbouw in de nieuwbouw zal ook in de toekomst nodig zijn om in de woningbehoefte te voorzien. Niet alleen voor de huisvesting van gezinnen met lage inkomens, ook voor andere doelgroepen met lage inkomens is voldoende sociale woningbouw in alle delen van de stad noodzakelijk om een aantrekkelijke stad te blijven waarin alle doelgroepen terecht kunnen. De nieuwbouw van sociale huurwoningen is van hogere kwaliteit: de woningen zijn beter geïsoleerd en groter dan de woningen in de bestaande voorraad.

1.4.2 Maatschappelijk gebonden eigendom

Maatschappelijk gebonden eigendom ontstaat als een koper een deel van zijn woning koopt, en het overige huurt. In de rest van het land gebeurt dit al lang bij corporatiewoningen: met concepten als 'koopgarant' en 'te woon' bieden zijn woningen aan tegen 75% van de marktwaarde, maar kopers verwerven ook slechts 75% van het eigendom, alsmede van de toekomstige waardeverhoging. Zij moeten de woning als zij verhuizen eerst weer aan de corporatie te koop aanbieden.

Deze vorm van verkoop stuitte tot voor kort in Amsterdam op bezwaren van de belastingdienst vanwege de juridische status van erfpacht. Dit probleem is nu opgelost en het stadsbestuur heeft met de corporaties afgesproken dat er in elk geval 1.000 woningen via maatschappelijk gebonden eigendom aangeboden gaan worden.

Om het probleem van de huisvesting van de middenklasse, en met name de gezinnen, op lange termijn op te lossen, is dit slechts een begin. De Hilversumse woningcorporatie Dudoc biedt al hun bewoners de door hen gewenste woonmix aan. Zij kunnen 50% van hun woning kopen, of 25% kopen. Het overig deel huren zij tegen de 'oude' sociale huurprijzen. Op deze wijze wordt elk type woning bereikbaar voor doelgroepen en hun huisvestingswens. Voor gezinnen in Amsterdam zal deze oplossing ook nodig zijn, om aan hun woningbehoefte tegemoet te komen binnen de meer centraal gelegen woonmilieus.

1.4.3 De kindvriendelijke stad

Voor de minder centraal gelegen delen van de stad geldt dat we meer grondgebonden en meer 'met tuin' moeten bouwen dan in de centraal gelegen delen. Dit geldt voor IJburg 2, Noord, Zuidoost, maar ook bijvoorbeeld de westelijke tuinsteden.

Dit betekent overigens niet dat de woningbehoefte van gezinnen in veel gevallen niet ook met gestapelde bouw opgelost kan worden. Op Javaeiland en op IJburg 1 bijvoorbeeld waren de stedenplanners verrast door het aantal gezinnen dat daar kwam wonen. Een

bewijs voor het feit dat de nieuwbouw een centrale rol speelt voor de huisvesting van gezinnen. Jongeren, studenten, eenpersoonshuishoudens, yuppige stellen: zij redden zich wel in de relatief kleine huizen in de bestaande bouw, met een relatief klein of Frans balkon. Maar gezinnen zijn alleen in appartementen te krijgen als daar aanmerkelijke woonkwaliteit tegenover staat, in de vorm van een goede keuken of een groot balkon, een praktische ontsluiting met een lift, gesitueerd rond en met zicht op groene ruimte met speelvoorzieningen.

Wij willen een kindvriendelijke stad, waar je op de stoep kunt spelen, waar genoeg veilige speelvoorzieningen zijn. Bij het 'plannen' van de stad moeten we goed rekening houden met deze behoefte: een school in de buurt, kinderopvang et cetera.

Om gezinnen te behouden voor de stad is het belangrijk in grote delen van de stad ook meer ontspannen woonmilieus te creëren. Het gaat dan onder andere om gebieden in Zuidoost, Noord en IJburg 2. Als we dit slim doen, zal dit de huisvesting van alle Amsterdammers ten goede komen, doordat er relatief kleinere woningen vrij komen voor singles, jonge stellen, studenten en jongeren.

1.5 Ouderen

Het opvangen van de woningbehoefte van ouderen vergt meer dan het huidige voorstel voor de structuurvisie biedt. Veel ouderen willen graag in eigen wijk of buurt blijven wonen. Zij gaan niet pionieren in een grote nieuwbouwwijk, waar zij het volwassen worden van de boompjes vermoedelijk niet halen.

Tegelijkertijd zijn ouderen niet alleen steeds vitaler, maar – gemiddeld – ook steeds welvarender. Met hun consumptiepatroon vormen zij een belangrijke impuls voor de stad. Volgens het Centraal Planbureau zijn steden in opkomst als centrum van consumptie in plaats van productie (CPB 2010). Hoewel veel op deze analyse is af te dingen en de vraag zich opdringt of deze ontwikkeling wel gewenst is (daarover verderop meer), is het onmiskenbaar zo dat de consumptieve vraag van ouderen steeds belangrijker wordt. Ook Amsterdam vergrijst immers, weliswaar een stuk minder dan de rest van het land, maar toch niet onaanzienlijk. Het aantal ouderen zal naar verwachting met 50% stijgen, zodat zij zo'n 17% van de Amsterdamse bevolking gaat uitmaken (DRO 2010). Ouderen zijn consument; niet alleen van horecagelegenheden en theaters, ook hun zorgvraag moet veel positiever benaderd worden dan gebruikelijk. De zorg is gewoon een sector in onze economie en de zorgvraag helpt de stad in het ontwikkelen van een dynamische economie, ja zelfs in hun innovatiekracht. Mits we het slim aanpakken en niet blijven steken in gesomber over 'de kosten van de vergrijzing' en het verbannen van onze ouderen naar bejaardenhuizen buiten de stad waar men niet wil wonen.

Om deze kansen te grijpen moeten we in de structuurvisie kiezen voor meer inzet voor ouderen in de bestaande voorraad en in bestaande buurten. Denk aan het optoppen van woningen in Buitenveldert onder tegelijkertijd 'aanplakken' van een lift.

De Rivierenbuurt kan verder uitgerold worden, als tram 25 wordt doorgetrokken over de Utrechtsebrug. Tegelijkertijd kan de afslag naar de Rivierenbuurt vanaf de ring A10 afgewaardeerd worden tot stadsstraat. Hier ontstaat dan een prettig woonmilieu bij de Joan Muyskenweg als verlengde van de Rivierenbuurt, nabij en aan het Amstelpark en het water. Voorts kan tram 25 verder doorgetrokken worden als nieuwe verbinding met Zuidoost en de Amstelscheg, daarover verder meer.

Ook het marine-etablissement biedt goede mogelijkheden ouderen huisvesting te bieden dichtbij hun buurt. Ook de vestiging van een groene functie in dit complex is gewenst, maar met toevoeging van woonfuncties krijgt ook het groene element meer waarde. Specifieke woningen voor ouderen komen zoveel mogelijk in die buurten waar de vergrijzing ook daadwerkelijk plaatsvindt. Gun onze ouderen hun toekomst daar waar hun verleden ligt: ze hebben het verdiend.

1.6 Werken en wonen

Voor de hippe yup is het goed toeven in het Amsterdam van de concept-structuurvisie. Hij eet zijn tapas om de hoek, want het 'centrum-milieu' wordt uitgerold, hij bezoekt de evenementen op de 'metropolitane plekken' en kan werken op de Zuidas.

Op zichzelf is het goed dat de 'creative class' zijn plek vindt in Amsterdam. Bij een succesvolle stad, die hiervoor als norm werd gelanceerd, hoort onmiskenbaar deze bevolkingsgroep die door Richard Florida werd gebombardeerd tot de klasse van creatievelingen die met toenemende concurrentie tussen grootstedelijke agglomeraties op internationale schaal steeds meer de motor vormen van de economie, omdat het belang van 'human capital' toeneemt als productiefactor in een economie die steeds meer op kennis is gebaseerd (Florida 2004). De mate waarin zijn theorie ook waarheid blijkt in de praktijk is minder helder⁷ dan de boodschap die hij geeft: zorg voor culturele voorzieningen, horeca & happenings die deze bevolkingsgroep leuk vindt, de groep volgt deze voorzieningen, en met deze groep volgt de economische groei en werkgelegenheid.

Minder aandacht gaat er in de structuurvisie naar die dingen die voor de rest van de bevolking belangrijk zijn: een fijne, veilige buurt, goede openbare ruimte met voldoende speelplekken en die ruimte schept voor ontmoeting. Vooral de openbare ruimte speelt bij verdergaande verdichting een sleutelrol als het gaat om het zijn van een aantrekkelijke stad. 'Dichtheid staat of valt met de kwaliteit van de openbare ruimte,' zegt Hans Karssenberg (Nirov 2010). Naast partner bij Stipo, bureau voor stedelijke ontwikkeling, is hij bewoner van het Westerdok: met 340 woningen per hectare het meest dichtbebouwde gebied van Nederland. Verdichting mag niet ten koste gaan van een prettige buurt, postzegelparkjes, speelvoorzieningen of een prettig straatprofiel voor de wandelaar met kinderwagen of de bakfiets. In het verleden is dit niet altijd gelukt: zo zijn essentiële voorzieningen als een sportveld steeds meer naar de randen van de stad verhuisd. Sinds 1996 is 33 hectare aan sportvelden uit de stad verdwenen. Dit is 5% van het totaal overeenkomstig met 45 sportvelden (Burke & Mulder 2008). Deze trend moet gekeerd worden. Sterker, verdichting vraagt om meer inzet in de openbare ruimte, waaronder het stedelijk groen.

⁷ Het empirisch bewijs d.m.v. regressie analyse is wat zwak en onder Florida's definitie van Creative Class valt bijvoorbeeld ook de manager bij Mc Donalds.

1.6.1 De groene stad

Het stadsgroen is een essentiële voorwaarde om de stad voor de stedeling aantrekkelijk te houden.⁸ Daarom moet verdichting samen gaan met verder investeren in de openbare ruimte en stedelijk groen. In postzegelparkjes, maar ook in hoven van appartementencomplexen en op de daken van nieuwbouw en bestaande bouw. Appartementen verdienen een balkon dat groot genoeg is om het gemis van een tuin goed te maken. Groene daken zijn een belangrijke, en efficiënte, manier om het stedelijk groen uit te breiden en daarnaast een goede manier om te voldoen aan de waterbergingseisen die het waterschap stelt: bij verdere verstening van de bestaande stad nemen problemen rond waterberging en -afvoer toe. Groene daken zijn hier een oplossing voor.

Daarnaast zijn groene daken een goede manier om het leefgebied van die andere stadsbewoner uit te breiden: de dieren. Zij versterken de biodiversiteit. De Amsterdamse dieren mogen niet in de knel komen door verdergaande binnenstedelijke verdichting. Dit vraagt om meer inzet op het verbinden van de ecologische hoofdstructuur. De ecologische hoofdstructuur is nu onderdeel van de MER in de structuurvisie: deze zou integraal onderdeel moeten zijn van het juridische kader zoals vastgelegd in het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie. Er moet meer inzet komen in het oplossen van knelpunten van de verbindingzones in de ecologische hoofdstructuur en waar nieuwe knelpunten ontstaan, moet dit tijdig gesignaleerd worden en opgelost.

Rond Amsterdam is de afgelopen decennia een wonder gebeurd: de groene scheggen zijn behouden gebleven. De Diemerscheg, de Amstelscheg, de Bosscheg (Amsterdamse Bos), de Westrandscheg, de Kadoelenscheg en Waterland: deze groene lobben strekken zich als vingers aan een hand uit tot diep in de stad.⁹ Hierdoor is overal vanuit de stad op niet meer dan een kwartier fietsafstand het groene landschap binnen bereik voor de stedeling. Het gebruik van de scheggen is hoog. 72% van de Amsterdammers maakt gebruik van de recreatiegebieden rond Amsterdam. Maar niet alle bevolkingsgroepen maken evenredig gebruik van deze gebieden. Onder lager opgeleiden bezoekt 55% de recreatiegebieden, onder hoger opgeleiden is dit acht op de tien.

De recreatie- en groengebieden rond de stad moeten dus aantrekkelijker worden. Door de voorzieningen die er zijn aantrekkelijker te maken, door de verbindingen naar de scheggen te verbeteren en door de bebouwing aan de randen van de scheggen te intensiveren. Niet in het groen gesitueerd, maar in de stedelijke rand, zullen hogere dichtheden de gebruiksintensiteit van de groene gebieden vergroten en hogere dichtheden zijn hier mogelijk zonder de verstikkende werking voor bewoners in termen van leefomgeving, licht en ruimtebesef. De groene gebieden rond de stad verdienen een betere ontsluiting met het openbaar vervoer en over het water (§ 2.4).

Verbindingen worden niet alleen gelegd door fysieke verbindingen, maar ook door wat er te doen is in de scheggen. De boerderijen in de omgeving zouden een sterkere functie kunnen krijgen als zorgboerderij, voor educatieve activiteiten met kinderen en bijvoorbeeld ook voor kinderopvang. Hierdoor wordt de relatie tussen stad en het omliggende land versterkt, en hiermee het economisch draagvlak voor het behoud van de scheggen. Dit geldt ook voor aantrekkelijke voorzieningen zoals een ijscoboer of een theehuisje. We moeten de

⁸ Gemiddeld is de waardering voor vierkante meter stadsgroen acht keer zo hoog als van open ruimte buiten de stad (Ecorys 2005).

⁹ Zie voor een historisch overzicht: 'De scheggen van Amsterdam en hun betekenis voor de Amsterdammers: van verleden naar toekomst in vogelvlucht', door Jan Boom, in: Burke & Mulder (2008).

economische functionaliteit verbreden en meer trek krijgen naar de groene gebieden rond de stad, door deze aantrekkelijker te maken. De groene gebieden kunnen beter bij de stad betrokken worden, door dat te bieden dat de stedelijke bewoner aantrekt. Juist bij verdere verdichting is deze functie van 'metropoolpark'¹⁰ steeds belangrijker.

1.6.2 De werkende stad

Ten opzichte van de ontwerpstructuurvisie die in voorjaar 2009 in de raadscommissie is besproken en die de inspraak is ingegaan, kent de vigerende structuurvisie meer aandacht voor de economische functies. Voor 'stadsverzorgende' bedrijven wordt veel ruimte georganiseerd: de loodgieter, de garage, leverancier van theatertechniek. Dit is een goede zaak!

Tegelijkertijd staat de havenfunctie onder druk door de geplande woningbouw in de haven, die onderdeel vormt van het coalitieakkoord. De haven is een essentiële schakel in het transport & logistiek systeem van Amsterdam, dat met de unieke combinatie met Schiphol bijvoorbeeld ook aantrekkingskracht heeft op een bedrijf als Cisco.¹¹ Naast het feit dat de haven veel werkgelegenheid biedt voor lager opgeleide mensen uit Amsterdam en de Regio, heeft de haven een zelfstandige waarde als drager van een van de belangrijkste clusters van de Amsterdamse economie en is hiermee een peiler die bijdraagt aan de diversiteit van onze economie, die het weerstandvermogen en crisisbestendigheid van onze economie vergroot. De havenfunctie moeten we koesteren in de regio. Het is dus van belang dat de bedrijven die op termijn op hun huidige locatie zullen wijken, elders in de regio terecht kunnen. De meest voor de hand liggende locatie is dan de Houtrakpolder. In de voorgestelde structuurvisie wordt dit ook erkend, maar de wijze waarop dit geoperationaliseerd wordt lijkt meer op een inspanningsverplichting voor het stadsbestuur, terwijl dit een voorwaarde zou moeten zijn.

In een recente publicatie ziet het Centraal Planbureau voor de stad Amsterdam een trend, waarbij de stad steeds meer een consumptiestad wordt in plaats van een productiestad (CPB 2010). Na de oorlog was Amsterdam de grootste industriestad van het land. De opkomst van de dienstensector is evident en een trend in heel de westerse wereld, waar het aantal werkenden in de agrarische sector aanvankelijk werd verlaagd ten gunste van de industriële sector, is het nu de dienstensector die aanmerkelijk in belang toeneemt ten kostte van de industrie. Het kind van de rekening in Amsterdam zijn bijvoorbeeld de voormalige werklieden van de NDSM-werf, waarvan velen na de sluiting nooit meer een baan hebben gevonden en wiens kinderen ook niet automatisch werk vinden in andere sterke Amsterdamse sectoren.

De winnaar van dit gelag is overigens de consument, die de prijzen voor zijn wollen truien en MP3-spelers ziet dalen, omdat ze in India en China goedkoper gemaakt worden. De

¹⁰ Must (2009).

¹¹ Ondanks dat de CEO van Cisco liever in België woont dan in Amsterdam staat het hoofdkantoor in Amsterdam: niet helemaal in lijn met Florida's theorie. Er zijn op zijn minst aanvullende factoren die de regionale economische groei beïnvloeden, dan de 'endowment' voor de productiefactor 'human capital'. E.e.a. is afhankelijk van de coöperatieve voordelen in de uitgangspositie. Zie bv. Ohlin (1933) of Rybczynski (1955). Hoewel ook hier het empirisch bewijs enigszins te wensen over laat (NBER, 1999), is de les op zijn minst dat men zich niet blind moet staren op 1 productiefactor als bron van regionale welvaart.

consumptieve kansen worden in dit proces eerlijk verdeeld¹² de productieve kansen niet, want de arbeidsvraag is verhuisd overzee.

En aan de oude NDSM-werf is een hippe uitspanning verschenen, waar de voormalige NDSM-medewerkers alleen iets van merken als er een flink feest plaatsvindt.

Er is dus veel aan gelegen ons transport en logistiek systeem te behouden voor de regio, met de haven als essentiële schakel.

In de ijver de economische functie veilig te stellen lijken de opstellers van de structuurvisie op sommige punten juist weer te ver doorgeschoten. Zo wordt het Amstel III gebied de komende tien jaar bestemd als 'grootschalig bedrijventerrein' terwijl daar in dit gebied nu juist sprake is van veel leegstand en zware inzet op transformatie nodig is, hetgeen niet mogelijk is met dit voorstel.

Ook op de noordelijke IJever neemt de werkfunctie de komende tien jaar nog een centrale plaats in, maar ook daarna wordt hier nog op veel plekken de werkfunctie als dominant gezien. Terwijl dit nu juist prachtige locaties zijn om woningbouw te ontwikkelen en verdichting toe te passen.

Daarnaast kan de – terechte! – wens stadsverzorgende bedrijven te beschermen, nieuwe starheden introduceren die de economische dynamiek ondergraven. Denk aan het bedrijventerrein bij de Schinkel, waar in de voorgestelde structuurvisie de stadsverzorgende bedrijven beschermd worden. Het is natuurlijk goed dat de Praxis en de Gamma binnen handbereik blijven en hiermee ook de vervoersstromen beperkt. Maar wat als zich hier een bureautje van jonge architecten wil vestigen, mag dat dan niet?

1.7 Particulier opdrachtgeverschap en initiatief: van blauwdruk naar beheer

Stedelijke verdichting vraagt om een andere omgang met ons ruimtelijke ordeningsinstrumentarium dan grootschalige stadsuitleg. Stedelijke verdichting kan (bijna) alleen maar in kleine brokjes en gefaseerd. De doorlooptijden zijn lang, het belang van bewoners in de buurt is groot. Bij megalomane plannen keert de wal vanzelf het schip: van de 2.000 koopwoningen per jaar waarvan de bouw gepland was in de grootschalige stedelijke vernieuwing in Nieuw-West, werden er maar 500 per jaar verkocht.

Toch tekenen wij in de structuurvisie kaarten, lijnen en bestemmingen, waarvan het officiële karakter en de formele juridische status een zeggingskracht heeft van 10 jaar, zo is de bedoeling. De vraag is wat de relatie is met de praktijk van alle dag: 15 jaar geleden bestond internet nog niet. Een paar jaar geleden gebruikten in het centrum van de stad 5.000 mensen een deeltijdauto, nu zijn dat er 20.000. Tien jaar geleden maakte men zich grote zorgen over het tekort aan kantoorruimte in de stad en hoe de vraag hiernaar onder invloed van de economische groei opgevangen kon worden, terwijl momenteel op dit terrein het grootste punt van zorg uitgaat naar bestrijding van de leegstand bij kantoren.

Toch volgt uit het voorgaande, de ambitie de stad te zijn die gewenst is door de bewoner en gebruiker, dat het particulier initiatief ruim baan moet krijgen. En deze laat zich niet altijd vatten in blauwdrukken, maar is meer gebaat bij een goed beheersproces.

Hierbij is het overigens evident dat 'strengere' ruimtelijke ordening nodig is om weerwerk te bieden aan marktkrachten. Zonder de heilzame werking van de ruimtelijke ordening, wint de

¹² Prijsdaling van consumptiegoederen leidt door de bank genomen tot relatieve herverdeling van welvaart, aangezien van mensen met lage inkomens de consumptieve bestedingen een groter deel uit maken van hun inkomen dan van hoge inkomens.

markt altijd en overal en verliest de eerlijke verdeling van de schaarse ruimte het. Arbeiders in Londen moeten meer dan een uur reizen naar hun werk, terwijl de gegoede burgerij in het centrum woont, vanwege het gebrek aan een eerlijke verdeling door middel van sociale woningbouw. Een weinig aantrekkelijk perspectief.

De oplossing zit 'm in het werken met vrijstellingen en een eerlijke kans voor initiatiefnemers van buiten de overheid die iets met een gebied willen. Vaker dan nu het geval is moeten deze kwesties opgeschaald worden en op het bord van de gemeenteraad terecht komen. Op zijn minst kan een jaarlijks overzicht verstrekt worden aan de raad van plannen van particulieren die zijn stuk gelopen of dreigen te lopen op de blauwdrukken vanuit de RO-producten.

Daarnaast lijkt het vaststellen van een structuurvisie voor een periode van tien jaar wat lang. Bij de volgende verkiezingen zou een update mogelijk moeten zijn, waar een nieuwe raad weer een besluit over kan nemen.

Niet alleen als initiatiefnemer, ook als opdrachtgever moet de particulier meer aan zet komen. Dit hoeft niet altijd duurder te zijn dan het huidige veelgebruikte model van grootschalig opdrachtgeverschap en professionele projectontwikkeling door winstgedreven bedrijven – ingewikkelder in de procesgang is het over het algemeen wel. Toch is het de meest effectieve wijze waarop de consumentenwens geïntegreerd kan worden in het bouwproces. De publicist H.J.A. Hofland spreekt in zijn essay 'Het laatste taboe' in dit verband van het wonen als het allerpersoonlijkste deel van onszelf (Tellinga 2001). En juist hier worden wij belemmerd in onze mogelijkheden.¹³

De winst van de menselijke schaal is bij particulier opdrachtgeverschap maximaal, maar het geeft meer 'gedoe'. Toch komt dit gedoe mede voort uit het feit dat de systemen nu niet ingericht zijn. Dit geldt zowel voor de gemeentelijke systemen als de marktsystemen. Echter, niet het systeem moet centraal staan, maar de mens.

Almere verricht baanbrekend werk met een gronduitgifte en begeleidingssysteem waarmee steeds meer consumenten hun woonwens vervuld zien. Tijdens de crisis was de bouw in particulier opdrachtgeverschap opvallend stabiel.¹⁴ Almere bewijst ook dat het niet alleen de happy few zijn die mee kunnen doen.

Sterker: zelfs bij huurwoningen kan de eindgebruiker fungeren als medeopdrachtgever. Woningcorporaties en beleggers kunnen toekomstige bewoners in een vroeg stadium laten meedenken en zelfs beslissen over hun woning.

Ook hoeft particulier opdrachtgeverschap niet beperkt te blijven tot grondgebonden woningen. In Groningen is een groot appartementencomplex gebouwd, waarbij bewoners tekenden voor de aanvaarding van vier muren: de rest van de indeling mochten zij zelf bepalen. Ook van collectief opdrachtgeverschap zijn goede voorbeelden, die werken in de praktijk.

In de structuurvisie moeten we gebieden aanwijzen waar particulier opdrachtgeverschap op allerlei manieren en voor allerlei doelgroepen grootschalige toegepast kunnen worden en de norm vormt in plaats van de uitzondering. Hierbij valt in elk geval te denken aan IJburg 2, maar ook locaties in Noord lenen zich hier goed voor. In bijvoorbeeld De Bongerd is een grootschalig appartementencomplex uitgesteld wegens te weinig vraag 'door de crisis'. Maar

¹³ Hofland spreekt van 'onderdrukking': 'Het Nederlandse volk heeft zich de afgelopen halve eeuw laten onderdrukken door politici, zijn bouwers en de omstandigheden.'

¹⁴ Er was zelfs sprake van een stijging van het aantal woningen dat in particulier opdrachtgeverschap werd opgeleverd.

te weinig vraag in de crisis, betekent een secundaire consumentenwens in een hoogconjunctuur, gestuurd door schaarste in plaats van werkelijke behoefte.

1.8 De monumentale stad

Voor de Amsterdammer, waar ook ter wereld, oud en nieuw, is er maar één stad, zijn stad, met de zojuist tot werelderfgoed (UNESCO) verheven grachtengordel en de vele onvolprezen buurten in het centrum: de Jordaan, de Nieuwmarkt, de Plantage, Prinseneiland, de Wetering en de Haarlemse en Utrechtse buurten en de centrale pleinen, doks en dammen. Voor het Amsterdamse karakter maar ook vanuit economisch perspectief is de binnenstad meer dan het behouden waard. Het overgrote deel van onze toeristenindustrie concentreert zich hier. Daar wil je zijn, daar wil je genieten. Daar kan geen stad ter wereld tegenop. De geplande uitleg van de stad sinds de vijftiende eeuw, de burgwallen en grachtengordel hebben hun vervolg gekregen in de negentiende-eeuwse en begin twintigste-eeuwse stadsplanningen, zoals het plan Zuid van Berlage in de Amsterdamse Schoolstijlen het AUB (algemeen uitbreidingsplan), dat leidde tot de westelijke en zuidelijke tuinsteden en de stadsringen voor trein, metro en gemotoriseerd verkeer (A10).

De stedelijke wijken binnen de A10 mogen zich nu verheugen in de aanzet tot behoud van de karakteristieke elementen en stedenbouwkundige ontwerpen. De structuurvisie onderschrijft dit alles in grote mate. De grote stadsrenovaties vanaf de zeventiger jaren hebben in grote delen van de negentiende-eeuwse gordel tot sociaal behoud van deze stadsdelen maar niet altijd tot behoud van voldoende kwalitatief beeld geleid. Sloop-nieuwbouw zonder stijlverwijzing of inpassing kan tot ruineus kwaliteitsverlies leiden. En dat is helaas in ruime mate gebeurd in de tachtig en negentiger jaren.

De recente aanwijzingen tot monumenten en kartering van te behouden delen en gebouwen van de negentiende-eeuwse en ook twintigste-eeuwse gordel zijn positieve ontwikkelingen voor de instandhouding van een hoog stedenbouwkundig niveau in deze gordel.

Tegelijkertijd is ook in deze gordel een uitrol van positief-economische ontwikkeling te constateren. Tevens zijn sinds de tachtiger jaren deze buurten in de gordel van Dapperbuurt en Watergraafsmeer (Oost) tot Westerpark en Bos&Lommer weer bij gezinnen met kinderen populair geworden. De specifieke karakters van de buurten worden dan hoog gewaardeerd of het nu gaat om Huize Frankendaal in de Watergraafsmeer of het Vondelpark en Hallen in vml. Oud-West, Westergasfabriek in Westerpark. Bij de karakteristieke gebouwen en parken horen een goede publieke invulling en de erkenning van behoudenswaardigheid.

Bewoners wijzen in overgrote meerderheid sloop en introductie van een breuk met het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan met bijvoorbeeld extreme hoogbouw af. Van binnenstad tot A10 is er draagvlak voor een geleidelijke toename van hoogte.

Rembrandtoren a/d Amstel(-station) (135 m hoog) is in dat opzicht een min of meer toevallige landmark/ referentie voor de mogelijkheid en ontwikkeling van hoogbouw geworden. Er is draagvlak voor hoogbouw in en rondom de stad, gelukkig. Die landmarks kan een vitale wereldstad niet missen. Tegelijkertijd moet niet elk verzet tegen hoog door de progressieven als NIMBY weggezet worden. Waterland en binnenstad zijn bij uitstek kwetsbaar voor die hoogbouw.

Inmiddels voltrekt zich ook ter weerszijde van het IJ een metamorfose van de stad. Het IJ is inmiddels in een mum van tijd de breedste gracht van de stad geworden. Noord is dichterbij. Het idee van het zee- en water-front is verdwenen. Het zij zo. De ontwikkeling die startte

met de bouw van het Centraal Stationseiland vindt zijn beslag. Alleen dat oerlelijke hotel daar bij het CS. Oef.

Er moet voor ons toekomstgerichte Amsterdammers ruimte zijn voor genuanceerde omgang met hoogbouw: vorm, hoogte en de inpassing en effecten op de omgeving moeten goed gewogen kunnen worden; dat willen we nog versterken in het huidige voorstel voor de structuurvisie. Alles ter meerdere glorie van onze schoone stad. Amen.

1.9 Tot slot

Onder deze randvoorwaarden, levert de verdere verdichting van onze mooie hoofdstad een prachtige stad op, waar wij ook in de toekomst naar genoeg kunnen wonen, werken en recreëren, en onze economie zich dynamisch blijft ontwikkelen, waardoor de stad bron blijft van welvaart en welzijn!

2. De verbonden stad

Binnenstedelijk verdichten leidt bij ongewijzigde vervoerspatronen in de Amsterdamse regio tot toename van de congestieproblematiek (Ecorys 2005/V&W 2010). Doordat in Amsterdam de wegcapaciteit binnenstedelijk al hoge druk kent, leiden kleine mutaties in vervoersbewegingen al tot grote congestie-effecten.

Ook zonder ingewikkelde vervoersmodellen kan men eenvoudig deze conclusie trekken. De consequentie is groot.

Bij de verbonden stad horen niet alleen fysieke verbindingen. Ook de sociaaleconomische verbindingen en de verbindingen tussen bevolkingsgroepen en tussen mensen vormen een essentieel onderdeel van ons stedelijk weefsel. De verbonden staat gaat ook over de ongedeelde stad: alle buurten moeten toegankelijk zijn voor mensen met allerlei inkomens, en voor de toegankelijkheid van allerlei woonmilieus mag het niet zo zijn dat je afhankelijk bent van je portemonnee: ook voor gezinnen met lagere inkomens moet een grondgebonden woning beschikbaar zijn. Gemengde buurten komen uiteindelijk het sociale weefsel en hiermee gelijke kansen voor iedereen ten goede: het maakt de stad meer succesvol en daarmee sterk en aantrekkelijk.

2.1 De ring A10

Vrijwel het enige dat de concept structuurvisie zegt over de ring A10 is dat er op diverse plekken een reservering gedaan wordt voor een extra rijstrook. Toch zal een toename van het autoverkeer geen soelaas bieden aan de vervoersbehoefte die voorvloeit uit de verdichting binnen de bestaande stad. Bij de westelijke ring speelt bovendien het specifieke geval dat momenteel 80% van het verkeer alleen doorgaand verkeer betreft dat niet in Amsterdam hoeft te zijn, en ook de nieuwe Westrandweg kan nemen. Dit vraagt om het slechten van de ring als barrière binnen de stad.

Daarom moet er een masterplan komen voor de ring. Op de westelijke ring moeten op zijn minst de volgende drie opties onderzocht worden en in een concreet voorstel gegoten:

- Het op bepaalde plekken overkluizen van de snelweg, vergelijkbaar met de ontwikkeling rond het Bos en Lommerplein.
- Het verdiepen en overkluizen van een aanmerkelijk deel van de westelijke ring, vergelijkbaar met de plannen rond de A9 in Zuidoost
- Het volledig onder de grond brengen van de westelijke ring, zoals dit ook voor de Zuidas voorzien wordt.

Als de voorziene 'uitrol van het centrum milieu' slaagt,¹⁵ zal er vermoedelijk rond de westelijke ring opwaartse druk op de vastgoedprijzen ontstaan, zodat een rendabele businesscase eerder in zicht komt. Het ondergrond brengen van alleen de weginfrastructuur is minder duur in termen van initiële investeringen dan de voorziene ontwikkeling op de Zuidas, omdat daar ook het spoor voorzien wordt ondergronds te brengen.

¹⁵ Bedoeld wordt de verdere 'gentrification' van meer westelijke gelegen delen van het Centrum, vergelijkbaar met de ontwikkeling die de Pijp en de Jordaan hebben doorgemaakt.

2.2 Het sluiten van de metro-ring als alternatieve oost-west route

Het sluiten van de verbinding tussen Isolatorweg en Centraal Station zou prioriteit moeten hebben in de structuurvisie. Ten opzichte van veel andere voorgestelde maatregelen is dit een relatief eenvoudige ingreep, die voorziet in een belangrijke vervoersbehoefte en ook bij kan dragen aan verlegging van vervoerspatronen. Bovendien wordt het gebied rond de Houthavens waar veel nieuwbouw voorzien is beter ontsloten, alsmede de westelijke tuinsteden. Eigenlijk is het gek dat het nog niet gebeurd is.

Het sluiten van de metro-ring vormt hiermee tevens een goed alternatief voor de in de structuurvisie geschetste oost-west verbinding door het oude centrum. Met het sluiten van de ring loopt er immers een uitstekende verbinding van west naar oost, die bij upgradering van de tram naar IJburg tot metro een volwaardige oost-westlijn vormt, die tevens doorgetrokken kan worden naar Zaanstad en via het Centraal Station uitstekende aansluiting biedt naar het oude centrum, Noord en Zuid via de Noord Zuidlijn.

2.3 Fijnmazig OV en nieuwe vervoersvormen

Om aan de vervoersvraag, die gepaard gaat met verdere verdichting, te voldoen volstaat het vermoedelijk niet een lijntje hier of een lijntje daar te leggen. De Amsterdammer zal een gedragsverandering moeten doormaken om in deze stad van de toekomst in zijn vervoersbehoefte te voorzien.

Dat dat geen utopie is blijkt uit de trends uit het verleden. Terwijl het autobezit- en gebruik in Nederland fors toenam, nam dit in het centrum van Amsterdam juist af. Slechts eenderde van de centrumbewoners heeft een auto.

Met een verdere uitrol van het centrummilieu wordt het centrum, dat als zodanig ook beleefd wordt, ook groter. Als De Baarsjes een proces van gentrification ondergaat (wat nu al aan de gang is) is het niet het autogemak, waarvoor men in deze buurten wil wonen. In steeds grotere delen van de stad zal de auto dus wijken voor een alternatief. Dan moet dit wel worden geboden.

Een eerste ingrediënt van dit alternatief voor de auto is een fijnmazig OV-netwerk. Hoewel het Amsterdamse netwerk in nationaal perspectief relatief fijnmazig is, zullen we dit verder moeten intensiveren in belangrijke delen van de stad.

Een tweede ingrediënt van dit alternatief is het aanbieden van nieuwe vervoersvormen, die een oplossing bieden voor het gebrekkige navervoer in de situatie met grote stamlijnen met een regionale functie. Dit kan door de inzet van buurtbusjes die de rondjes rijden rond de stamlijnen en door de inzet van individueel openbaar vervoer.

Dit individuele openbaar vervoer kan vormgegeven worden in een vloot van kleine, elektrische stadsauto's die verbonden zijn in een netwerk van stallingplaatsen rond de grote regionale stamlijnen, de P+R-gebieden langs de ring A10 en de voorzieningen binnen de stad.

2.4 Het water als weg en als woonplaats

In de tijd van de trekschuit, groeven de Amsterdamse arbeiders zich onlangs aan het graven van verbindingsroutes. Ongeveer alles wat in Amsterdam 'vaart' heet stond in dienst van het vervoer over water, dat erg efficiënt en stipt verliep.

Dat is nu wel anders. Toch biedt het water veel kansen voor extra vervoersverbindingen, en daar hoeft anders dan in het verleden niets voor gegraven te worden. Denk aan de volgende verbindingen:

2.4.1 Westroute

Van de Zuidas via de Sloterplas naar Noord. In de Noorder IJ-plas, waar de woonboten van de ADM-werf komen te liggen, ontstaat zo een goede ontsluitingsroute waar relatief eenvoudig waterwoningen gebouwd kunnen worden en voorzien in een specifiek soort woonmilieu.

2.4.2 Oostroute

Er doet zich een relatief eenvoudige mogelijkheid voor om IJburg en de verder weg gelegen gebieden met het centrum te verbinden via het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze verbinding kan tevens de nu slechte fietsverbinding tussen IJburg en stadsdeel Oost verbeteren, aantakken op de Diemerscheg en eenvoudig doorsteken, zelfs via Java-eiland en Noord richting het Centraal Station. Hierbij kan zelfs aansluiting gezocht worden bij de hiervoor genoemde westroute.

Ook hier ontstaat dan een kans om waterwoningen te vestigen, namelijk bij Overdiemen en de Diemerdammersluis¹⁶. Waterwoningen kunnen gevestigd worden bij Flevopark in Oost en aan weerszijde van de Diemerzeedijk.¹⁷

2.4.3 Noord beter ontsloten

De oost- en westroute vormen hiermee tevens een aanvulling op de pontjes naar Noord. Een welkome aanvulling en ook met deze aanvulling zal het verkeer via de pontjes geïntensiveerd moeten worden. De geplande fietsbrug is ook een waardevolle bijdrage aan de ontsluiting van Noord, maar de waterverbindingen zijn relatief eenvoudiger te realiseren en te intensiveren. Een betere ontsluiting van Noord is voorwaardenscheppend voor de vraag of in Noord serieuze verdichting mogelijk is. In combinatie met een intensiever en eerder gepland woningbouwprogramma op de Noordelijke IJoevers t.o.v. de ontwerpstructuurvisie zijn ook de nieuwe waterroutes meers kansrijk en hiermee ook de genoemde waterwoningen.

De verbinding in en met Noord gaat niet echter niet alleen over fysiek verbinden. Juist hier is het verbinden van de ontwikkelingen aan de Noordelijke IJoever met de herstructurering

¹⁶ Dit laatste is grondgebied Diemen.

¹⁷ De Diemerzeedijk vormt de verbinding met Zeeburgereiland en Steigereiland.

van oude gebieden daarachter van belang. Ditzelfde geldt overigens voor bijvoorbeeld Nieuw-West en andere stedelijke vernieuwingsgebieden.

2.4.4 De Amstel

Een goede bootverbinding die de Amstel bij de stad betreft. De Amstel verdient sowieso een impuls met bankjes en voorzieningen langs de hele route en een goede ontsluiting via het water, aantakend bij zowel het oude centrum als op de Zuidas. Dit kan tevens de recreatieve functie van met name de oostkant van de Amstelscheg versterken. Hiermee wordt ook de brug gevormd naar een ander gebied, dat in de voorstel structuurvisie vergeten lijkt.

3. De vergeten stad

Zoals aan de orde kwam in paragraaf 1.2 komt de regio weinig aan de orde in de ontwerp structuurvisie. Dit is enerzijds logisch aangezien het een (verplicht) juridisch document met geldingskracht binnen de gemeente Amsterdam betreft. Anderzijds worden op deze wijze kansen gemist, die wel belangrijk zijn als het gaat om het vervullen van de woonwensen in de stedelijke agglomeratie Amsterdam.

3.1 Duivendrecht en Amstel III verbonden, wonen op de A2

Het doortrekken van tram 25 richting tot over de Utrechtsbrug is reeds gepland in de structuurvisie. Deze kan verder doorgetrokken worden langs de Joan Muyskenweg. Tegelijkertijd kan de afslag naar de Rivierenbuurt ingekort worden zodat hier een stadsstraat ontstaat, wat lucht geeft voor de realisatie van woningen aan weerszijde van deze weg. Op deze wijze kan de Rivierenbuurt verlengd worden en ook voor ouderen ruimte bieden (§ 1.5). Echter: dit is nog maar het begin. Tram 25 kan dan verder doorgetrokken worden langs de Holterbergweg (verlengde van de Spaklerweg) richting Duivendrecht en het Amstel III gebied (en dus ook naar de Arena). Dan doe je iets met je stad! De Holterbergweg wordt een mooie stadsstraat in plaats van een racebaan richting de Praxis waar je liever niet wilt zijn, met woningen aan weerszijden, prettige toegankelijkheid voor langzaam verkeer en een upgrade van de openbare ruimte. Zuidoost krijgt een nieuwe toegangsweg, het gebied rond station Duivendrecht en bij de golfbaan Amstelborgh krijgt meer bewoning en wordt door de extra toeloop die dit genereert een aantrekkelijker leef- en verblijf gebied. Het noodlijdende Amstel II gebied (op het grondgebied van Duivendrecht). De openbare ruimte in Amstel III geven we een impuls: nu kun je met de fiets niet eens op normale wijze van pand tot pand komen.

De bewoning kunnen we in eerste aanleg eenvoudig en zelfs tijdelijk doen. Er zijn buitengewoon interessante bouwconcepten beschikbaar die jongeren onder begeleiding zelf kunnen bouwen. De leegstaande bedrijfruimte kan ruimte bieden aan interessante voorzieningen waar pioniers behoefte aan hebben.

Daarnaast creëren we nieuwe ruimte voor woningbouw aan de Amstelscheg, dat wil zeggen, op het gebied waar nu de A2 ligt. Net als de ring A10 in west maken we een masterplan voor de A2, waarbij (delen van) deze weg worden overkluisd of verdiept en overkluisd of ondergronds gebracht. Hierop situeren we woningen in hoogbouw aan het oostelijk deel van de Amstelscheg: een aantrekkelijk woonmilieu. Hierdoor wordt de oostelijke kant van de Amstelscheg beter ontsloten en verbonden met de stad, zodat de gebruiksintensiteit kan toenemen. Zuidoost wordt direct aangesloten op de Amstelscheg en de aantrekkelijkheid van het Amstel III-gebied zal aanmerkelijk verbeteren.

We creëren langzaam verkeersverbindingen in oost-west richting, zowel richting Zuidoost als richting de Amstel en Amstelveen. Deze sluiten aan op de verbinding over de Amstel richting Centrum en Zuidas (paragraaf 2.4.4). Aanvullende ontsluiting wordt hier verder gevonden door het aanvullend openbaar vervoer en de buurtbus.

Voor Amstel III geldt dat we de voorgestelde bestemming wijzigen: van grootschalig bedrijfsterrein naar transformatiegebied en woon-werk gebied.¹⁸

3.2 IJburg 3

De grens van IJburg 2 ligt exact op de gemeentegrens van Amsterdam. Niet omdat dat stedenbouwkundig het meest logisch is, maar uit praktische overwegingen om IJburg zonder gedoe met de burens te realiseren.

Er liggen echter goede kansen om IJburg verder oostwaarts door te trekken. Ons voorstel is om dit te doen in langgerekte vorm langs de kust bij Muiden met een breed strand. Het hele eiland richt zich hierbij op het strand zodat een Lido aan het IJmeer ontstaat.¹⁹ Dit kan tegen relatief lage kosten omdat het water hier niet zo diep is. Bovendien neemt de biodiversiteit en natuurwaarde toe, omdat het opscheppen van het zand voor het eiland het IJmeer verdiept. Diep water schept meer natuurwaarde dan ondiep water.

Hier creëren we een woonmilieu dat binnen de bestaande stad minder makkelijk ontstaat: veel grondgebonden woningen, mooi ingepast in het landschap en veel in particulier opdrachtgeverschap. Een essentiële aanvulling om tegemoet te komen aan het hele palet aan woonwensen in Amsterdam.

3.3 Bloemendalerpolder

Tussen Weesp en Muiden ligt 490 hectare die voor tweederde onbebouwd blijft en ontwikkeld wordt tot recreatiegebied. In het overig gedeelte komen maximaal 3.000 woningen.²⁰ In zijn huidige vorm is het plan relatief duur met relatief weinig woningen. Er zijn alternatieven mogelijk met meer woningen, minder duur en met behoud van landschappelijke kwaliteit. Het gebied vormt een van de weinige uitleglocaties die goed ontsloten zijn in de directe omgeving van Amsterdam. Hier moet dus weloverwogen mee worden omgegaan.

¹⁸ Ditzelfde geldt voor bedrijventerrein Sloterdijk.

¹⁹ Copyright: Ton Schaap. Zie: Schaap (2008).

²⁰ Mind you: ook zoiets is niet goedkoop, c.q. duur nl. 300 miljoen euro. Dat is omgerekend 100.000 euro per woning, maar incl. alle kosten voor natuuraanleg. Start bouw eerste woningen was gepland in 2013, maar dit wordt waarschijnlijk later omdat de provincie de verder planontwikkeling on hold heeft gezet wegens het omkopingschandaal.

4. Politieke en financiële context

4.1 Budgetten onder druk

De financiering van de bouw van 22.000 woningen is geregeld in de laatste begrotingsbehandeling en de 'projectenschouw'. De financiering van het overige niet. Op dit moment staan budgetten van zowel overheden als marktpartijen over de hele linie onder druk. De commissie Wijntjes doet voorstellen tot hervorming van de financiële geldstromen voor locatieontwikkeling.

Dit betekent dat voor de realisatie van het grootste gedeelte van de structuurvisie nog niet is voorzien in de financiering. Dat is ook niet de aard van het stuk: het is met de nieuwe wet op de ruimtelijke ordening een verplicht juridisch document voor de toetsing van bestemmingsplannen.

Ook in deze voorstellen van de PvdA-fractie is dus niet expliciet rekening gehouden met de financiële mogelijkheden. Sommige voorstellen zijn evident goedkoper dan alternatieven in de structuurvisie (IJburg 3 vs. schaa sprong Almere), andere voorstellen leveren geld op (realisatie van waterwoningen) en sommige voorstellen kosten geld (het doortrekken van lijn 25).

Hierbij moet overigens bedacht worden dat verschillende ontwikkelingen soms een andere financieringsbron kennen. Vervoer met een bovenregionale functie kan bekostigd worden door de stadsregio, terwijl binnenstedelijke locatieontwikkeling op het gemeentelijk budget drukt.

Door meer in te spelen op initiatieven vanuit de markt en van particulieren, zoals hier voorgesteld, kan overigens een slimmere manier van locatieontwikkeling ontstaan, waarbij niet-overheden ook een groter deel van de kosten kunnen dragen. Een nauwere aansluiting bij consumentenwensen heeft evident meer opbrengstpotentie voor de ruimtelijke plannen.

4.2 Het Rijk

Een bijzonder risico bij de financiering van het Amsterdam van de toekomst zijn de besluiten van het rijk. De afgekondigde bezuinigingen op het openbaar vervoer maken de stedelijke opgave met betrekking tot huisvesting van alle groepen in aantrekkelijke woonmilieus bijzonder lastig, zoals afdoende blijkt uit paragraaf 2. Ook het stoppen van de budgetten voor locatieontwikkeling in de steden is een extra risico.

Een ander risico ligt bij de eisen aan de luchtkwaliteit. Door Europese normen voor luchtkwaliteit kan m.n. de binnenstedelijke bouw in gevaar komen. Hiertoe heeft het vorige kabinet afspraken gemaakt met Europa over compenserende maatregelen, zoals de invoering van de kilometerheffing, waardoor per saldo de luchtkwaliteit verbetert. Dit wordt de 'saldo-benadering' genoemd, vastgelegd in het 'NSL-programma'.

Een heel aantal van deze elementen uit het NSL-programma gaan echter niet door met dit nieuw kabinet. Sommige maatregelen leiden tot meer uitstoot van de fijnstof, zoals het verhogen van de maximumsnelheid. Hierdoor neemt het risico toe, dat binnen afzienbare

tijd, binnenstedelijk bouwen wederom zal stuiten op Europese normen voor luchtkwaliteit. Hier is onlangs nog in een gerechtelijke uitspraak voor gewaarschuwd.²¹ Ondanks de verschillen in politieke kleur, hopen wij het Rijk als partner bij de binnenstedelijke woonbehoefte (opnieuw) aan onze zijde te gaan vinden.

4.3 Regio

De voorstellen onder 3.2 en 3.3. (Bloemendaler polder en IJburg 3) kunnen niet zonder samenwerking met de buurgemeenten, aangezien de gebieden binnen de gemeentegrenzen van Muiden en Weesp liggen. Voor 3.1 (doorsteek van Rivierenbuurt naar Zuid-Oost) geldt dat voor een deel van het plan, namelijk het gedeelte van de beschreven route die op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel ligt (Duivendrecht).

Dat maakt de ontwikkeling niet minder belangrijk voor de stad Amsterdam. Bij groeiende onzekerheid over de realisatie van betere verbindingen met Almere, wordt het dringender alternatieve scenario's te ontwikkelen. De richting Muiden/Weesp/Ouder-Amstel ligt ook om praktische redenen erg voor de hand: het is dicht bij het centrum van de agglomeratie en deze locaties zullen dan ook dicht bij de voorkeuren van de woonconsument (paragraaf 1). Bovendien zullen verbindingen gemakkelijker te realiseren zijn (paragraaf 2). Waar de plannen het grondgebied van Amsterdam overschrijden, zullen wij het college verzoeken in contact te treden met de buurgemeenten om de plannen nader uit te werken. Daarnaast kan de PvdA-fractie in de stadsregioraad actie ondernemen. Het zou goed zijn als de stadsregioraad zich meer nadrukkelijk met de ruimtelijke inrichting van de regio gaat bezig houden dan nu het geval is.

4.4 Samenvatting van concrete voorstellen

De volgende voorstellen zullen nader uitgewerkt worden in moties en amendementen op de structuurvisie:

1. Niet de verdichtingsopgave en de absolute streefaantallen als leidend principe, maar de wens van de eindgebruiker staat centraal (§ 1.3).
2. Gezinnen behouden we voor de stad, we gunnen het onze ouderen oud te worden in eigen buurt (§ 1.4 & 1.5).
3. De openbare ruimte is essentieel bij het verdichten van de stad: groen en kindvriendelijk (§ 1.4.3 & 1.6.1).
4. Betaalbaar wonen voor gezinnen en middengroepen door combinaties van koop en huur: je koopt een deel van je woning, en huurt de rest, zodat het geheel betaalbaar is (§ 1.4.2, plan Dudoc wonen).
5. Buitenveldert: in woningbehoefte voor ouderen voorzien door optoppen van bestaande woningen en 'aanplakken' van lift (§ 1.5)
6. Uitrol Rivierenbuurt voor ouderen d.m.v. doortrekken lijn 25 (§ 1.5).
7. Op Marine Etablissement ook ruimte voor wonen, naast een mooi stadspark, juist ook voor ouderen (§ 1.5).

²¹ Uitspraak 4 november 2010 afdeling bestuursrechtsspraak, 201008134/3/M2.

8. Verdichten vooral binnen (en rondom) de ring, daarbuiten juist ook meer ontspannen woonmilieus (§ 1).
9. Toename stedelijk groen bij verder verdichting door postzegelparkjes, groene daken (§ 1.6.1).
10. Sportvelden worden niet meer uitgeplaatst (§ 1.6).
11. Ecologische hoofdstructuur in het juridisch kader waarborgen, knelpunten in de ecologische hoofdstructuur aanpakken en nieuwe knelpunten voorkomen (§ 1.6.1).
12. Groene scheggen rond de stad beschermen en aantrekkelijker maken voor de Amsterdammer door het toevoegen van recreatieve voorzieningen en het verbeteren van verbindingen (§ 1.6.1 & 2.4).
13. Bedrijven in de haven houden een toekomst in de regio, dus bij uitplaatsingen i.v.m. de geplande woningbouw moeten zij een alternatieve locatie kunnen krijgen, bijvoorbeeld in de Houtrakpolder (§ 1.6.1).
14. Van blauwdruk naar beheersplan: veel ruimte voor projectspecifieke vrijstellingen n.a.v. particuliere initiatieven (§ 1.7).
15. Escalatie naar de raad als initiatieven vanuit de markt (dreigen te) stranden (§ 1.7).
16. Eens in de vier jaar nieuw structuurplan (§ 1.7).
17. Ruim baan voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap (§ 1.7).
18. Beter toetsingskader voor hoogbouw direct in omgeving werelderfgoed (§ 1.8)
19. Verdere verdichting binnen de stad vraagt om meer aandacht voor fijnmazig openbaar vervoer en nieuwe vervoersvormen: een stedelijk netwerk van kleine elektrische auto's als individueel openbaar vervoer, te stallen bij de haltes van de zware stamlijnen van het openbaar vervoer en P+R terreinen (§ 2.3)
20. Noordelijk IJever: meer wonen dan werken, en eerder in de tijd dan nu voorgesteld (§ 2.4.3 & 1.6.1).
21. Amstel III-gebied en Sloterdijk: transformatiegebied i.p.v. grootschalig bedrijventerrein: woonfuncties en voorzieningen toestaan (§ 1.6.2 & 3.1).
22. Amstel III beter bij de stad betrekken middels het doortrekken van tram 25 naar dit gebied. Lijn 25 doortrekken richting Duivendrecht en het Amstel III gebied (§ 3.1).
23. De Holterbergweg wordt stadsstraat met voorzieningen en uitgaansgelegenheid (§ 3.1).
24. Ring A10: masterplan met overkluizing, verdiepen of onder de grond brengen van bepaalde delen aan de westkant (§ 2.1).
25. Sluiten van de metroring tussen Sloterdijk en CS prioriteit boven nieuwe oost-westlijn door het oude centrum (§ 2.2).
26. Fijnmaziger OV en een nieuw netwerk van individueel openbaar vervoer (§ 2.3).
27. A2 tussen Amstelscheg en Zuidoost: ook hier komt een masterplan met overkluizing, verdieping of het onder de grond brengen van (delen van) de snelweg, waarboven aantrekkelijke woningen worden gesitueerd en een doorsteek ontstaat van Zuidoost naar de Amstelscheg (§ 3.1).
28. Nieuwe waterwegen: westroute van Zuidas via Sloterplas naar NoorderIJplas, oostroute van IJburg via Amsterdam-Rijnkanaal naar Amsterdam-Noord en Centraal station (§ 2.4).
29. Waterwoningen op deze route in NoorderIJplas en richting Diemen (§ 2.4).

30. IJburg 3 in langgerekte vorm aanleggen langs de kust bij Muiden met over de hele lengte een stadsstrand: Lido aan het IJmeer (§ 3.2).
31. De ontwikkeling van de Bloemendalerpolder slimmer aanpakken door de geplande woningen meer voor de Amsterdamse woningbehoefte in te zetten dan als overloop voor Het Gooi (§ 3.3).
32. In overleg treden met de buurgemeenten over de voorstellen die betrekking hebben op de buurgemeentes en via een regionaal structuurplan (Stadsregio) agenderen (§ 4.3).

Literatuur

Burke, P. En M. Mulder (2008), 'Ontspannend, ondernemend, opvallend: recreatie in Amsterdam in 2020', Amsterdam.

CPB (2010), 'Stad en land', Den Haag.

Dienst Ruimtelijke Ordening (2010), 'Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam', Amsterdam.

D66, GroenLinks & PvdA Centrum (2010), 'Het etablissement ontsloten. Visie op het Marineterrein als 'Stadspark van de toekomst', Amsterdam.

Ecorys (2005), 'MKBA IBO verstedelijking', Den Haag.

Irwin, E.G. en N.E. Bockstael (2001), 'The Problem of Identifying Land Use Spillovers: Measuring the Effects of Open Space on Residential Property Values,' American Journal of Agricultural Economics 83: 698-704.

Jacobs, J. (1961), 'The Death and Life of Great American Cities'.

Florida, R. (2004), 'The Rise of the Creative Class.'

Metropoolregio Amsterdam (2007), 'Metropoolregio Amsterdam. Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040'.

Must (2009), 'Nieuw Amsterdam. Een succesvolle strategie naar verdichting,' i.o.v. KvK en Oram, Amsterdam.

Ministerie van V&W (2010), 'Nationale Markt & Capaciteitsanalyse', brief van 29 juni 2010.

NBER (1999), 'The Heckscher-Ohlin Model Between 1400 and 2000. An econometric analysis of factor prices, and endowments in intercontinental trade.'

Nirov (2010), 'NovaTerra', juni 2010, Den Haag.

Ohlin, B. (1933), 'Interregional and International Trade'.

Rybczynski, T.M., 'Factor Endowment and Relative Commodity Prices', *Economica*,

Schaap, T. (2008), 'Amsterdam', Uitgeverij 010, Rotterdam.

Strukton & Zwarts & Jansma Architecten (2010), 'Amfora Amstel, liefde voor Amsterdam', Maarssen/Amsterdam.

Tellinga, J. (2001), 'Heilige huisjes. Bewoners als opdrachtgever,' NAI Publishers, Rotterdam.

Visser, P., en F. van Dam (2006), 'De prijs van de plek: woonomgeving en woningprijs,' NAI Uitgevers, Rotterdam.

Wonen in Amsterdam (2009), Dienst Wonen Zorg en Samenleven, Amsterdam.