Gemeente
Amsterdam

Haven-Stad

Concept Ontwikkelstrategie

Verkorte versie 20 juni 2017

Haven-Stad: Ontwikkelstrategie

Voor u ligt een verkorte versie van 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad '. Met Haven-Stad maken we een nieuw stuk Amsterdam binnen de Ring A10, waarin wonen, winkels, bedrijven en voorzieningen in een hoge dichtheid worden gecombineerd. Haven-Stad is een gebied dat zich uitstrekt aan weerszijden van het IJ, van Station Sloterdijk (zuidwesten) tot de Noorder IJ-plas (noordwesten) en van het Westerpark (zuidoosten) tot het Cornelis Douwesterrein (noordoosten). Het is in oppervlakte bijna net zo groot als de Amsterdamse binnenstad. In Haven-Stad wonen en werken straks meer dan 150.000 mensen. Het gebied bestaat uit 12 deellocaties. De meeste hiervan liggen op 10 minuten fietsen van het Centrum, en ook vanuit andere richtingen is Haven-Stad goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets.

In de Ontwikkelstrategie geven we aan hoe we Haven-Stad de komende decennia willen ontwikkelen tot een aantrekkelijk woon-werkgebied waaraan zo'n grote behoefte is. Daarbij houden we rekening met de specifieke kenmerken van de verschillende deellocaties, met de bedrijven en andere functies die nu in het gebied zitten en dat de wereld er over 10 jaar anders uitziet. Onze ambities en doelstellingen vormen een wenkend perspectief. Ze bepalen wat we nu moeten doen om straks aantrekkelijke woonwerkmilieus te kunnen aanbieden: hoogstedelijk en met een identiteit die in belangrijke mate wordt bepaald door de ligging op de grens van haven en stad, dichtbij het centrum.

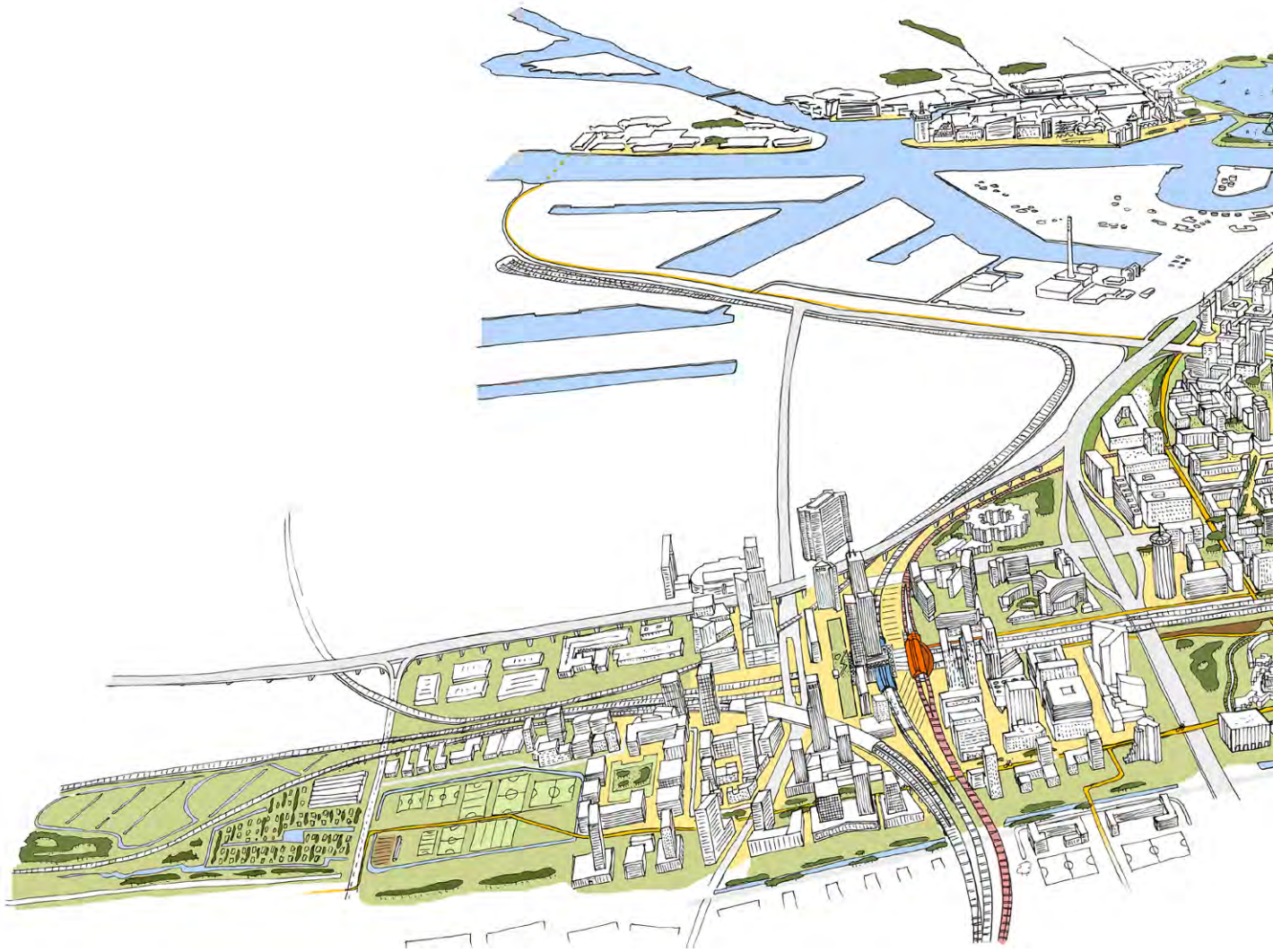
Haven-Stad spreekt tot de verbeelding, op tal van aspecten. De schaalgrootte van het gebied is indrukwekkend. Bovendien is het één van de laatste grote gebieden binnen de Ring A10 waar nog ontwikkelingen van een dergelijk grote omvang mogelijk zijn. Het maakt Haven-Stad tot één van de meest vooraanstaande stedelijke transformatiegebieden, niet alleen binnen de Amsterdamse metropool maar ook in heel Nederland.

Ook de wijze waarop het transformatieproces plaats gaat vinden is anders dan anders. Het proces zal tientallen jaren in beslag nemen, waarbij de transformatie zich tijdens de rit steeds weer zal aanpassen aan nieuwe inzichten, wensen en opgaven.

Impressie van Haven-Stad na transformatie
Haven-Stad behelst de transformatie van de westelijke havengebieden binnen de Ring A10, en aan weerszijden van het IJ, tot een hoogstedelijk woon-werkgebied. Ook de kantoren- en werklocaties van Sloterdijk behoren tot het transformatiegebied. Het gebied heeft een totaal oppervlak van circa 650 ha (exclusief water), bijna even groot als bijvoorbeeld stadsdeel Centrum (circa 800 ha).

Haven-Stad:
Wonen, werken en recreëren

Haven-Stad wordt een veel intensiever bebouwd en gebruikt deel van Amsterdam dan nu het geval is. Hoewel het er anders uit gaat zien dan nabijgelegen wijken als de Staatsliedenbuurt en de Spaarndammerbuurt, zal de stedelijke levendigheid er vergelijkbaar zijn. In Haven-Stad vinden wonen, werken, studeren, recreëren, winkelen enzovoorts in elkaars directe nabijheid plaats – zoals we dat gewend zijn in grote delen van Amsterdam. Het gaat dus om het realiseren van een compleet stuk stad, met alle bijbehorende stedelijke voorzieningen als scholen, sport, kunst & cultuur, winkels, recreatie en groen. In de Ontwikkelstrategie zijn hiervoor financiële ramingen en ruimtelijke reserveringen opgenomen. Zo kunnen bewoners van Haven-Stad gebruik maken van twee stadsparken: (Groot-)Westerpark in het zuidelijk deel en de Noorder IJ-plas aan de noordkant. Daarnaast komt er per deelgebied een wijkpark.



Haven-Stad in 2040

Oppervlakte
650 ha (exclusief water)

Gemiddelde floorspace-index (fsi):
2

Woningen
40.000 - 70.000

Gemiddelde woninggrootte
80 m² bruto vloeroppervlak

Arbeidsplaatsen
45.000 - 58.000

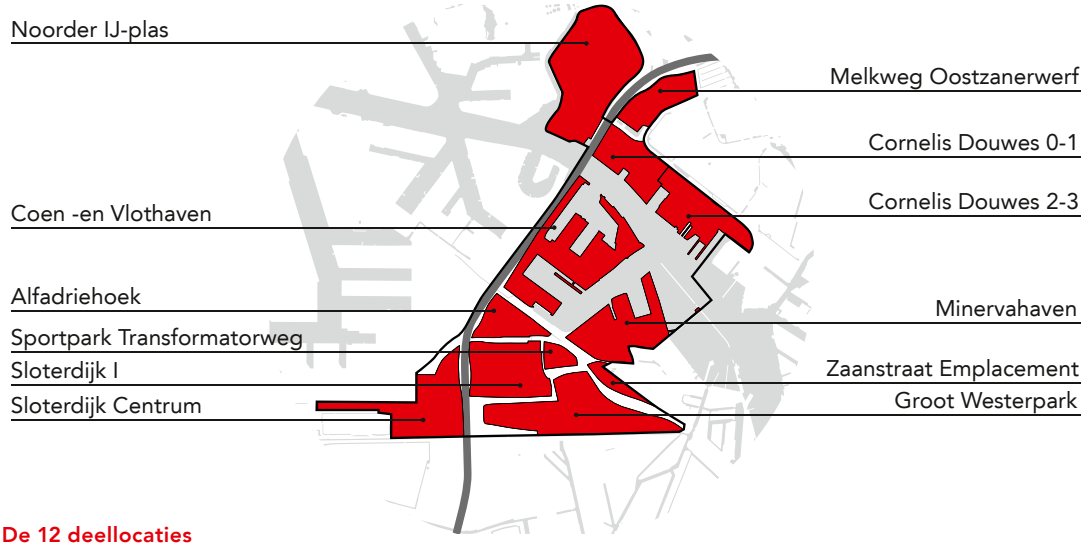
Ruimte per arbeidsplaats
30 m² bruto vloeroppervlak

Wonen in een hoogstedelijke, inclusieve omgeving

In Haven-Stad worden woningen gebouwd voor allerlei doelgroepen. Wat deze doelgroepen gemeen hebben, is de voorkeur voor het wonen in een hoogstedelijke omgeving, met veel en diverse voorzieningen 'om de hoek': studenten en expats, starters en senioren, alleenstaanden en gezinnen vinden hier hun plek.

Huishoudens worden steeds diverser van vorm. In Haven-Stad zetten we de Amsterdamse traditie voort om te streven naar wijken met een gemengde bevolkingssamenstelling naar sociaal-economische status, leeftijd en samenstelling van het huishouden, met voldoende aandacht en ruimte voor kwetsbare groepen. Hiertoe nemen we in de woningbouwprogramma's o.a. sociale huurwoningen, woningen voor ouderen en woningen voor mindervaliden op.

Schetsmatige verbeelding van Haven-Stad in 2040



De 12 deellocaties

Voorzieningen

Een hoogstedelijk gebied kenmerkt zich onder meer door een ruim, gevarieerd en steeds weer veranderend pakket aan voorzieningen. Hieraan willen we ook in Haven-Stad nadrukkelijk de ruimte bieden. Bewoners, werkenden en bezoekers willen boodschappen doen, naar de sportschool, de hond uitlaten, een broodje halen of een kop koffie drinken. Kinderen gaan naar school of de crèche, voetballen op een veldje en vermaken zich in de speeltuin. Al die voorzieningen moeten 'om de hoek' te vinden zijn.
De ontwikkeling van Haven-Stad zal gefaseerd verlopen. De bevolking groeit geleidelijk en daarmee ook het draagvlak voor voorzieningen. Maar om van Haven-Stad van begin af aan een aangenaam en leefbaar gebied te maken, óók voor de eerste groepen bewoners, zijn al in een vroeg stadium winkels, scholen en andere voorzieningen nodig. Wat betreft maatschappelijke voorzieningen heeft de gemeente een belangrijke taak en verantwoordelijkheid. De voorzieningen zijn noodzakelijk voor het goed functioneren van de stadswijk, maar komen er niet vanzelf. Daarom zal een voorzieningenplan worden opgesteld voor geheel Haven-Stad. Op basis daarvan wordt ruimte gereserveerd in de diverse deelgebieden.

Belangrijk onderdeel van de voorzieningen zijn scholen. Uit analyse op basis van de woningbouwopgave van Haven-Stad blijkt dat de behoefte aan basisonderwijs neerkomt op ongeveer 40 basisscholen in de eindfase. Daarnaast zullen er ongeveer 9 scholen voor voortgezet onderwijs nodig zijn.

Ook is er onderzoek gedaan naar het aantal benodigde sportvoorzieningen op basis van de woningbouwopgave. De focus ligt op het mogelijk maken van sporten en bewegen in de breedste zin van het woord. Denk daarbij aan het realiseren van aantrekkelijke routes voor hardlopers, wandelaars en fietsers, ruimte voor bootcamp en andere sporten in parken en ruimte voor 'urban sports'. Daarnaast willen we ruimte geven aan verenigingssporten, zoals voetbal en hockey.

Ruimte voor allerlei soorten bedrijvigheid

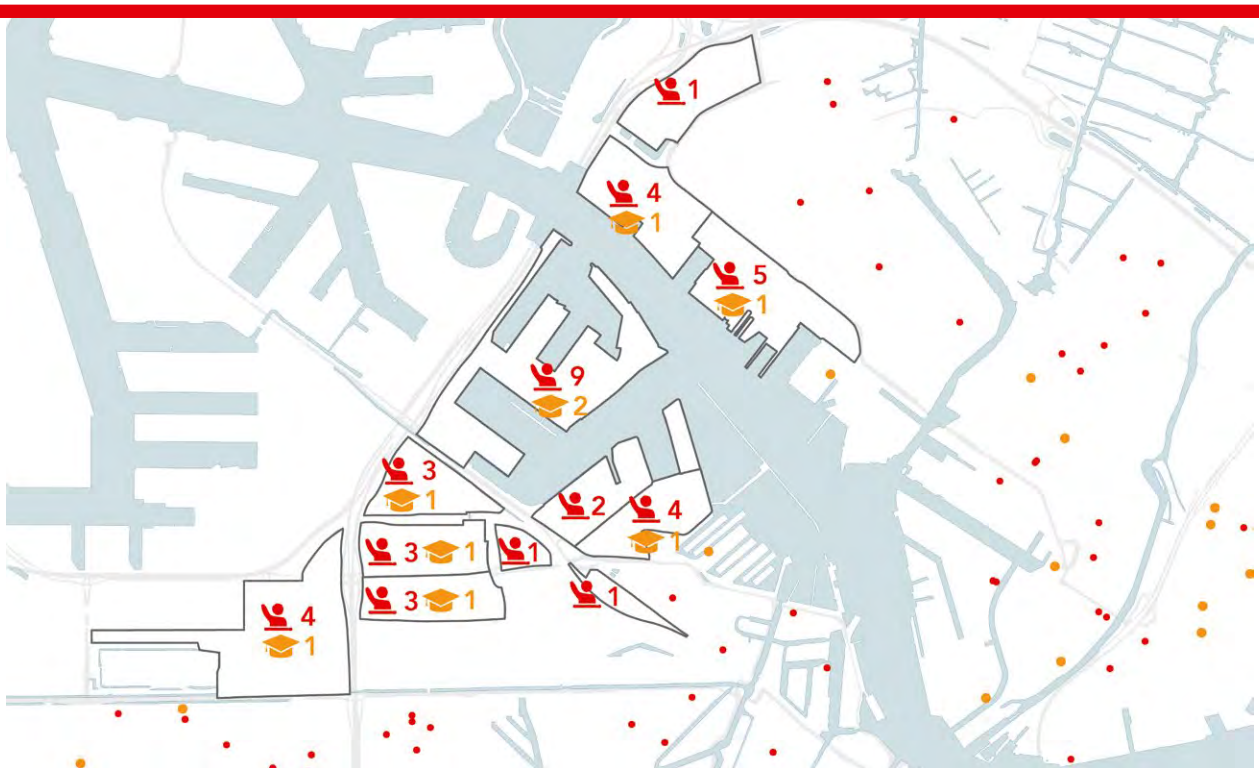
Haven-Stad bestaat op dit moment voornamelijk uit industriële bedrijvigheid, van licht tot zwaar, met incidenteel ruimte voor kantoren en creatieve bedrijvigheid. Bedrijven vormen een natuurlijk onderdeel van het gewenste hoogstedelijke milieu, met menging van wonen en werken en een grote economische diversiteit. Juist in dit milieu is er een groeiende vraag naar kleinschalige bedrijfsruimten – van 100 tot maximaal 5.000 m² – bijvoorbeeld voor kantoorachtige concepten uit de creatieve kennis- en innovatie-

1. Scholen

- 1 Aantal basischolen benodigd tbv ontwikkeling deelgebied
- 1 Aantal VO-scholen benodigd tbv ontwikkeling deelgebied
- Bestaande basisscholen in de omgeving
- Bestaande VO-scholen in de omgeving

2. Sport

- Sportpark: uitbreiden aantal sportvelden
- Sportpark: intensiveren gebruik bestaande sportvelden
- Bestaande groengebieden: sport in de openbare ruimte



1.

2.

economie, maar ook voor kleinschalige productieve diensten, stadsverzorgende diensten en ambachtelijke bedrijven. In Haven-Stad is ruimte voor bestaande en nieuwe productiebedrijven die binnen dit profiel passen.

Veel van de 'productieve' bedrijvigheid is in meer of mindere mate afhankelijk van aan- en afvoer van goederen. Daarom komen ze het best tot hun recht in de buurt van de Ring A10 en op de Noordelijke IJ-oever, in het Cornelis Douwesgebied.
Zo ontstaat in Haven-Stad een mix van ruimte-extensieve én ruimte-intensieve werkgelegenheid én met zzp-ers in de woningen zelf. Het aantal arbeidsplaatsen in Haven-Stad neemt hierdoor toe in vergelijking met het huidige aantal. Bovendien zal de werkgelegenheid veel diverser zijn dan vandaag het geval is.

Groen in Haven-Stad

Groen wordt een belangrijk onderdeel van Haven-Stad. Naast het al bestaande Westerpark zullen er nieuwe parken worden toegevoegd. Deze parken vormen de schakels tussen Haven-Stad en de groene scheggen, zoals de Brettenzone. Hierdoor is vanuit het woongebied gemakkelijk het landschap rondom Amsterdam te bereiken.
Twee bestaande groene gebieden worden straks door de bewoners van Haven-Stad als stadspark gebruikt: het Westerpark en de Noorder IJ-plas. Het Westerpark is een belangrijk park in Amsterdam. Om meer bezoekers te kunnen laten recreëren in het groen is een kwaliteitsslag nodig. Dit door het verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het park. We gaan onder andere losse elementen zoals het Westergasfabriekterrein, de buurtboerderij, de volkstuinen en speelterrein het Woeste Westen beter met elkaar verbinden met nieuwe fietsroutes.

De Noorder IJ-plas in de noordelijke helft van Haven-Stad is een voor velen nu nog onbekend terrein. Het is moeilijk bereikbaar omdat er nog weinig routes naar toe leiden. Het gebied heeft alle potentie om uit te groeien tot een stadspark dat onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur. Bovendien vormt het de verbinding vormen tussen Zaanstad en Amsterdam.

Er worden ook wijkparken gerealiseerd die een flink formaat hebben, maar kleiner zijn dan de stadsparken. In gebruik en inrichting richten ze zich vooral op de buurtbewoners. Daarnaast is er tussen de uitgeefbare kavels voor buurtgroen, De grootte van deze groene eenheden is afhankelijk van de grootte van de kavels.

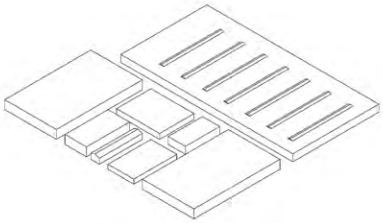
De Noorder IJ-plas is een voor velen nu nog onbekend terrein. Het gebied heeft veel potentie om uit te groeien tot een stadspark.

Combineren van functies: **Hoe doen we dat?**

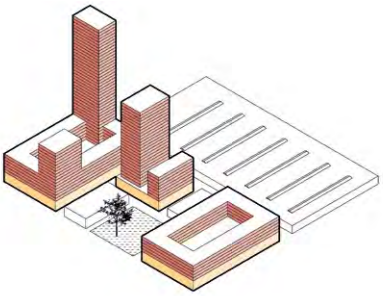
In Haven-Stad streven we naar een verhouding (in vloeroppervlak) wonen en niet-wonen van 80% : 20%. In die 20% zitten onder meer de werkfunctie en voorzieningen zoals scholen. Een aandeel van 20% lijkt beperkt, maar aangezien Haven-Stad een hoge bebouwingsdichtheid krijgt, zal ook het vloeroppervlak voor niet-woonfuncties fors zijn. Het gezamenlijke oppervlak voor werken en voorzieningen wordt zelfs groter dan nu het geval is in het gebied. De verhouding 80% : 20% zal gaandeweg worden bereikt. Gedurende de transformatieperiode zal de verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen geleidelijk wijzigen.

Aantrekkelijke en levendige 'plinten'

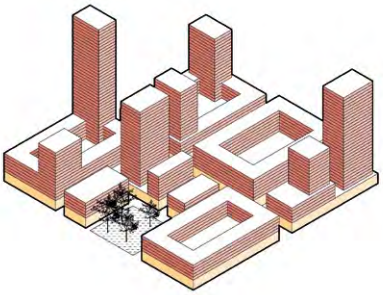
Voor de meeste werkfuncties en voorzieningen geldt dat deze bij voorkeur op de begane grond en eventueel op de eerste verdieping - tezamen de 'plint' genoemd – worden onder gebracht. Dit heeft vooral te maken met de zichtbaarheid, de ontsluiting en het laden & lossen. Op begane-grondniveau bevinden zich doorgaans de productiebedrijven, scholen, winkels, cafés, restaurants enzovoorts. Woningen, kantoorruimtes en hotelkamers laten zich veel makkelijker stapelen. De invulling van deze 'plinten' in Haven-Stad is een cruciale factor bij de transformatie naar een gemengd, hoogstedelijk gebied. Voorzieningen en bedrijvigheid in de plint leveren een belangrijke bijdrage aan de levendigheid in Haven-Stad. Deze levendigheid is van belang voor de woon- en leefkwaliteit en essentieel voor de sociale veiligheid door 'ogen op straat'. Echter, wanneer we alle gewenste maatschappelijke, commerciële en werkvoorzieningen bij elkaar optellen, wordt het dringen in de plint. Bij de plintinvulling maken we daarom duidelijke keuzes. De plinten worden 8 á 10 meter hoog, waardoor we verschillende typen functies kunnen herbergen. De functies die aangewezen zijn op de plint geven we voorrang op functies die ook op hogere verdiepingen goed kunnen werken. Dit beginsel sluit aan bij de wens om de bedrijvigheid in Haven-Stad haar vooraanstaande rol te laten behouden.



De huidige bebouwing in Haven-Stad bestaat grotendeels uit werken in grootschalige bedrijfshallen.



Haven-Stad zal soms snel, per gebied en soms langzaam, per kavel, transformeren.



Uiteindelijk wordt heel Haven-Stad een hoogstedelijke woon-werk wijk waarbij de stad ontwikkeld is op de bestaande industriekavels.

Bereikbaarheid: Hoofdrol voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer

Bij een intensief bebouwd en gebruikt gebied als Haven-Stad hoort een passend en op de toekomst gericht verkeerssysteem. Bewoners, werkenden en bezoekers moeten zich op een efficiënte, prettige en veilige manier kunnen verplaatsen binnen het gebied: lopend, fietsend of op andere wijze. Daarnaast moet Haven-Stad goed verbonden zijn met de omliggende wijken en met de rest van Amsterdam en de regio. Door de hoge bebouwingsdichtheid komen er veel mensen te wonen en werken rondom de bestaande en nieuwe openbaar vervoersknooppunten in het gebied.

Een fijnmazig fiets- en voetpaden netwerk

De straten moeten breed genoeg zijn voor voetgangers en om kinderen te laten spelen: niet gedomineerd door geparkeerde auto's, maar met ruimte voor bomen en speelvoorzieningen. De fietsverbindingen in Haven-Stad willen we verbeteren. Er moet een fijnmazig netwerk ontstaan, waardoor fietsers hun bestemming snel en gemakkelijk kunnen bereiken. Het netwerk moet zo aantrekkelijk zijn dat bewoners voor het afleggen van kleine stukken de fiets verkiezen boven de auto.

Veerverbindingen

Om de fietsverbindingen tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Haven-Stad te optimaliseren, wordt voorgesteld om drie veerverbindingen toe te voegen:

- van de Coen- en Vlothaven naar Cornelis Douwes;
- van het Haparandapark naar NDSM;
- van Zaandam via de Minervahaven naar CS.

Hierdoor ontstaat een Rondje Haven-Stad, een aantrekkelijke route voor fietsers en hardlopers.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Bij de keuze voor de hoogste bebouwingsdichtheid van Haven-Stad is een passend openbaar vervoerssysteem noodzakelijk om de bereikbaarheid te garanderen. Op den duur betekent dat een metro of een gelijkwaardig Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-systeem voor Haven-Stad. In de komende periode worden verschillende opties uitgewerkt (zie hiernaast).

Beperken autoverkeer

De Ring A10 en het wegennetwerk in het gebied kunnen niet veel meer extra autoverkeer verwerken. Niettemin vraagt de bedrijvigheid om een blijvend afdoende autobereikbaarheid. Investeringen in het autonetwerk blijven dan ook nodig, maar we beperken ze tot de meest noodzakelijke. Parkeermogelijkheden zullen in de toekomst beperkter zijn dan nu het geval is. Daarnaast worden maatregelen getroffen om sluipverkeer door Haven-Stad tot een minimum te beperken.

Mobiliteitsshift
Om het volledige programma van Haven-Stad te kunnen realiseren is een mobiliteitsshift nodig waarin er flink op het openbaar vervoer wordt ingezet. Naast het openbaar vervoer wordt er ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers en vinden er slimme constructies plaats waarbij sportvoorzieningen gecombineerd worden met een collectieve parkeergarage in de nabijheid van de ring.

Modal Split				
Haven-Stad gemiddelde (eindsituatie)	15%	30%	30%	25%
Amsterdams gemiddelde (2015)	25%	16%	34%	25%

HOV-verbindingen: meerdere mogelijkheden

Optie 1: HOV-verbinding in het zuidelijk deel van Haven-Stad

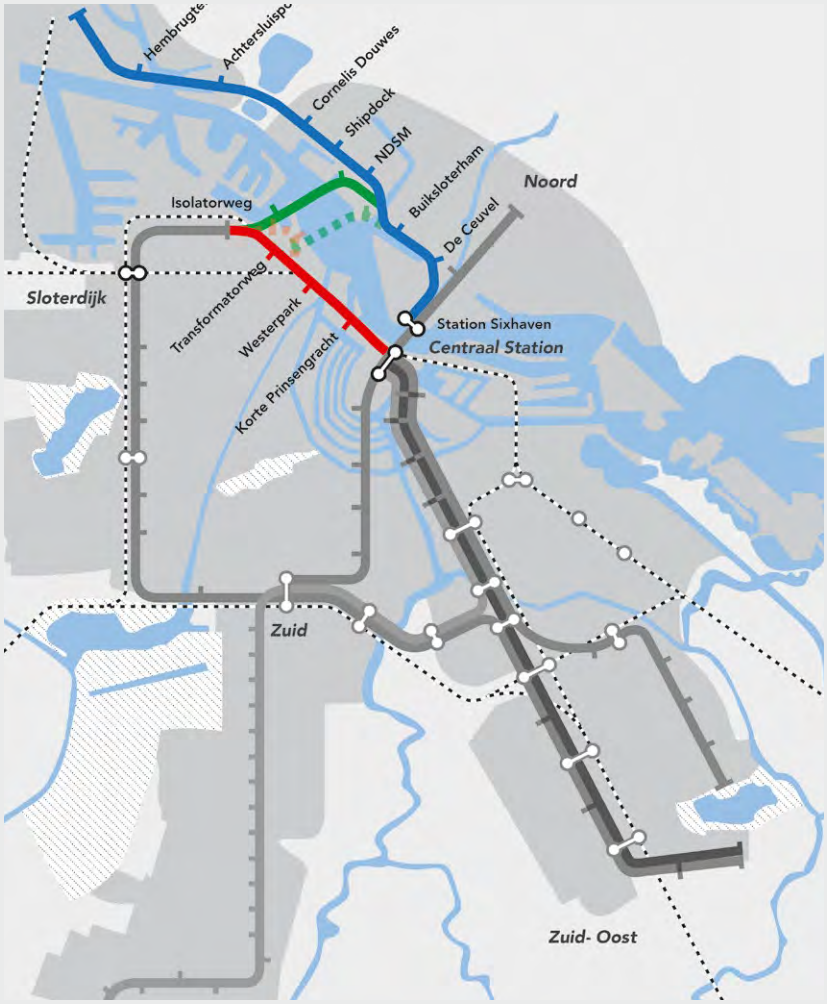
Al geruime tijd wordt nagedacht over het voltooien – 'sluiten' – van de kleine metroring (de Ringlijn + de Oostlijn), zodat metrostation Isolatorweg direct verbonden wordt met Amsterdam CS. Dit zou een goede optie zijn om een aantrekkelijke openbaar vervoer verbinding naar het centrum van de stad en vice versa te realiseren. Nader onderzocht moet worden in hoeverre met de beoogde bebouwingsdichtheid in Haven-Stad een rendabele bedrijfsvoering van deze HOV-lijn - of van een gelijkwaardig alternatief - kan worden bereikt. In de tussentijd kunnen bewoners en werknemers gebruik maken van een (H)OV-bus.

Optie 2: HOV-verbinding in het noordelijk deel van Haven-Stad

De werkgelegenheid in Haven-Stad heeft niet alleen betekenis voor Amsterdam, maar ook voor de regio. Om ervoor te zorgen dat er een optimale uitwisseling is tussen Amsterdam en de regio, zou er een nieuwe metroverbinding naar Zaanstad moeten komen. Hiermee ontsluiten we met hoogwaardig openbaar vervoer de terreinen langs de noordzijde van het IJ en de bedrijventerreinen van Zaanstad, waaronder de Achtersluispolder. Ook deze metroverbinding is pas uitvoerbaar wanneer het aantal woningen en arbeidsplaatsen aan de Noordelijke IJ-oever flink toeneemt, en is daarom op korte termijn niet haalbaar. De huidige HOV-buslijn over de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg kan voorlopig de eerste groei opvangen.

Optie 3: HOV-verbinding 'grote metroring'

Een alternatief voor het voltooien van de kleine metroring (zie optie 1) is het maken van een grote ring. Hierbij wordt de metroring 'bovenlangs' gesloten, dus via de noordelijke IJ-oever. Deels volgt deze HOV-lijn het tracé van de beoogde metrolijn tussen Zaanstad en Amsterdam (zie optie 2).



Duurzaam Haven-Stad: **Slagkracht door schaalgrootte**

De ontwikkeling van Haven-Stad betekent een kans om te verduurzamen op grote onderwerpen als energie, water, grondstoffen en schone lucht. Gebouwen worden vernieuwd of nieuw gebouwd, openbare ruimte aangepast en infrastructuren voor water, energie en afval gemoderniseerd.

Een bijzondere opgave is de waterbestendigheid, zoals het voorkomen van wateroverlast bij hevige regen. Dit doen we op gebiedsniveau met het aanleggen van een nieuwe watergangen en per deelgebied met bijvoorbeeld het verhogen van het maaiveld om de grondwaterstand te beheersen.

Schaalgrootte en ligging van Haven-Stad maken dat hier voldoende 'markt' is om technische innovaties en nieuwe diensten in praktijk te brengen. Duurzame energiebronnen, zoals het Afvalenergiebedrijf en de warmte en koude uit het water van het IJ, liggen op steenworp afstand. Steeds meer bedrijven in het havengebied zijn bezig met circulaire economie en circulair bouwen. Dit alles zien we als gunstige voorwaarden om in Haven-Stad voorop te lopen met duurzaamheid.

Doelstellingen

Duurzame energie
75% CO_2-reductie t.o.v. 2016

Mobiliteit
Uitstootvrij in 2029

Grondstoffen
50% hergebruik in openbare ruimte en gebouwen in 2029 en
65% scheiding van het huishoudelijke afval.

Waterbestendige wijken
Verbetering van waterberging in het gebied

Borgen van een gezonde leefomgeving

Haven-Stad is vanwege de directe nabijheid van actieve havenindustrie en grootschalige infrastructuur een gebied met relatief veel milieuhinder. Het gaat vooral om geluid van industrie en wegverkeer. Beide hebben ook invloed op de luchtkwaliteit in het gebied. Ook kan in een deel van Haven-Stad sprake zijn van geurhinder.

Om geluidhinder te beperken nemen we verschillende maatregelen. Zo maken we Haven-Stad autoluw. Industriegeluid pakken we aan bij de bron (bij de bedrijven zelf). Ook zullen waar nodig bedrijven verplaatst worden. Voor de woningbouw zetten we in op (steden)bouwkundige maatregelen, zoals dove gevels en gesloten bouwblokken. We maken ook gebruik van innovatieve wetgeving. Dit betekent dat hogere geluidsnormen mogelijk zijn, maar alleen als hier compenserende maatregelen tegenover staan.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren heeft Haven-Stad de ambitie, om net als in andere delen van Amsterdam, emissievrij vervoer te hebben in 2029. Daartoe wordt Haven-Stad onderdeel van de zogeheten milieuzone voor vrachtvervoer, taxi's, autobussen/touringcars, bestelauto's en brom- en snorfietsen. Daarnaast zal de luchtkwaliteit verbeteren omdat het autoverkeer wordt geminimaliseerd.

Ook de scheepvaart leidt tot blootstelling van omwonenden aan geluidhinder en luchtvervuiling. Delen van Haven-Stad hebben hier mee te maken, maar ook de scheepvaart werkt aan het verminderen van milieuhinder. Zo geeft de Visie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam aan dat de brandstoffen voor de scheepvaart schoner worden als gevolg van wetgeving en nieuwe technieken.

Financiële strategie: verschillende bronnen

De financiële sturing vindt plaats vanuit grondexploitaties per deelgebied. Zo nodig, om de transformatie op gang te brengen, worden strategische verwervingen gedaan. Maar het uitgangspunt is om grondeigenaren en ontwikkelaars/beleggers te verleiden om deel te nemen. Investeringen in (bovenwijkse) infrastructuur, water en openbare ruimte vindt plaats vanuit verschillende bronnen, zoals het Mobiliteitsfonds, de Vervoersregio, grondexploitaties van aangrenzende deelgebieden en het Vereveningsfonds. Voor aanvullende financiering kijken we naar mogelijkheden bij Provincie en Rijk via 'Ruimte voor de Stad'. Investeringen in het Westerpark en Noorder IJ-plas vinden plaats vanuit aangrenzende deelgebieden en vanuit andere bronnen, zoals het Groenfonds. Ook onderzoeken we wat de externe financieringsmogelijkheden bij de EU zijn.

Identiteit:
Water, stoer en stedelijk

Veel wijken in Amsterdam, oud of nieuw, hebben een uitgesproken identiteit. De Jordaan, het Oostelijk Havengebied en IJburg zijn hier voorbeelden van. Identiteit ontstaat door de voortdurende wisselwerking tussen de kenmerken van een gebied en de gebruikers. Haven-Stad heeft alles om een eigen, specifieke identiteit te ontwikkelen.

Dit heeft vooral te maken met de bijzondere ruimtelijke kenmerken: de ligging aan het IJ, de aanwezigheid van de haven met zijn eigen ruwe authenticiteit en de hoge dichtheid die we hier willen realiseren volgens een eigen bebouwingstypologie. Met deze kenmerken: water, stoer en stedelijk willen we de basis leggen voor woonwerkgebieden die zich onderscheiden van andere delen van Amsterdam.

Water

Water is op veel plekken in Haven-Stad voelbaar en zichtbaar. Met de ontwikkeling van Haven-Stad willen we dit nóg duidelijker aanzetten. Zo vormen openbare oevers langs het IJ het uitgangspunt, waar kwalitatief hoogwaardige ontmoetingsplekken in de openbare ruimte ontstaan. We maken het water beter bereikbaar vanuit de woonwerkgebieden, via de aanleg van extra fiets- en voetpaden richting de openbare oevers.

Stoer

Het IJ en haar havenfunctie bepalen voor een groot deel het stoere, ruige karakter van Haven-Stad-in-wording. Denk hierbij aan de ruimte met weidse uitzichten, de grillige, stoere oevers die de illustere havengeschiedenis vertellen, met hun industrie, kranen en dokken. Karakteristieke identiteitsdragers zoals dammen, pieren, insteekhavens, bolders en hoge kades gaan een belangrijke rol vervullen bij het behouden van de eigenheid van Haven-Stad.

Stedelijk

Uitgangspunt voor Haven-Stad is het bouwen in hoge dichtheid. Dit kan op verschillende manieren. In Haven-Stad is gekozen voor een bebouwingstypologie waarin stedelijke, middelhoge, gesloten bouwblokken worden gemengd met torens op strategische plekken. Deze structuur van gesloten bouwblokken biedt de beste mogelijkheden voor de vestiging van werkfuncties en stedelijke voorzieningen in de plint en woningen erboven. Bovendien is het bestaande patroon van wegen en straten in Haven-Stad uitermate geschikt voor deze typologie – er hoeft nauwelijks iets aan te worden gewijzigd.

Het IJ is een belangrijk onderdeel van de identiteit van Haven-Stad. Het verbindt verschillende delen van Amsterdam met elkaar en zorgt voor een unieke woon- en werkomgeving.

Gemeente Amsterdam

Uitvoeringsagenda: we zijn al begonnen!

Haven-Stad heeft alles in zich om op de middellange en lange termijn uit te groeien tot een aantrekkelijk woonwerkgebied dat van grote toegevoegde waarde is voor de Metropoolregio Amsterdam. Om al onze ambities voor dit gebied waar te kunnen maken, zijn we al begonnen om de basis op orde te brengen. Dit vanuit de overtuiging dat er geen ander gebied is binnen de metropoolregio met dezelfde kansen en kwaliteiten in omvang, ligging en identiteit. Met het vaststelling van de Ontwikkelingsstrategie wordt ook een Uitvoeringsagenda gelanceerd, waarin acties voor de komende 4 jaar zijn opgenomen. Hiermee is de transformatie van Haven-Stad definitief begonnen.

Inspraak

Van 23 juni tot en met 4 augustus 2017 ligt de Ontwikkelstrategie Haven-Stad ter inzage. Tijdens de periode waarin de Ontwikkelstrategie ter inzage ligt, kan iedereen een inspraakreactie geven. Dat kan op de volgende manieren:

- schriftelijk: stuur uw reactie naar Burgemeester en Wethouders van Amsterdam, Postbus 2003, 1000 CA Amsterdam, onder vermelding van 'Inspraakreactie Ontwikkelstrategie Haven-Stad'. De inspraakbrief moet door u ondertekend zijn en ten minste uw naam, adres en woonplaats bevatten.

- U kunt ook mailen havenstad@amsterdam.nl

- Als u uw reactie mondeling wilt geven, kunt u een afspraak maken. U kunt tijdens kantooruren bellen met het programmateam Haven-Stad, 06-10208805 of 06-13829920.

De Ontwikkelstrategie Haven-Stad met bijbehorende bijlagen ligt ook ter inzage bij de volgende stadsloketten:

- Stadhuis, Amstel 1
- Nieuw-West: Osdorpplein 1000
- Noord: Buikslotermeerplein 2000
- West: Bos en Lommerplein 250

De openingstijden van de stadsloketten vindt u op www.Amsterdam.nl

Colofon

Opdrachtgever Directie Ruimte en Duurzaamheid

Contact: havenstad@amsterdam.nl

Website https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/haven-stad