



Gemeente
Amsterdam

Visie Zuידdas

2016



Gemeente
Amsterdam

Visie Zuidas

vastgesteld op 5 oktober 2016 door
de Amsterdamse gemeenteraad

2016

Voorwoord

Geachte lezer,

Met Zuidas ontwikkelen we als gemeente Amsterdam een gebied met impact. Het is een internationale toplocatie die uitgegroeid is tot de plek waar het normaal is om uit te blinken. Een plek waar je ambitie mag tonen en waar er ruimte is om te groeien. Door de concentratie van bedrijven, instellingen én woningbouw is er dynamiek en ontwikkeling. Mensen willen hier werken, wonen en verblijven. Deze energie geeft toegevoegde waarde aan Amsterdam en zorgt voor levendigheid. En voor kwesties die we niet uit de weg mogen gaan. Denk aan de vraag hoe een groeiende Zuidas bereikbaar blijft. Voorrang voor de fiets en het openbaar vervoer ten opzichte van de auto is een keuze die ik daarbij wil maken. Kortom, hoe zorgen we er samen voor dat we de ingeslagen weg voortzetten? En hoe gaan we met uitdagingen om zoals de aanleg van Zuidasdok waar iedereen de effecten van merkt? Daar gaat deze visie op Zuidas over.

In de Visie Zuidas 2016 leggen we de koers van de ontwikkeling van Zuidas vast tot 2030. Daarbij richten we ons niet alleen op het eindbeeld van Zuidas. De focus ligt nadrukkelijk ook op het hier en nu. Wat betekenen de bouwwerkzaamheden voor bedrijven? Hoe is het voor bewoners om nu te leven in Zuidas? En wat zijn de trends en ontwikkelingen? Naar huidige en nieuwe gebruikers van het gebied maken we duidelijk waar wij ons als gemeente de komende jaren hard voor maken. Tegelijk nodigen we allerlei partijen uit om, binnen deze kaders, mee te investeren in Zuidas. En dat gaat niet alleen over geld, maar ook over ideeën, over initiatieven van bewoners en ondernemers en over samenwerkingsverbanden. Het programma Leef Zuidas, dat als bijlage is bijgevoegd, draagt hieraan bij.

We beseffen dat de weg naar ons einddoel gepaard gaat met ongemak. Het biedt ook kansen. Het vraagt om begrip van de omgeving, inspanningen van de gemeente en haar partners en goed onderling contact. De omgeving en direct betrokkenen zijn nadrukkelijk gevraagd om mee te denken over de dilemma's waar we voor staan. Via het traject denkZuidas hebben bewoners, bezoekers, ondernemers, studenten en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening en advies kunnen geven. Deze betrokkenheid maakt de Visie Zuidas 2016 meer dan ooit een document van Amsterdammers.

Dank aan een ieder die met kennis, een kritische geest, inzicht en inspiratie heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de Visie Zuidas 2016. Het geeft mij een groot vertrouwen in de toekomst.

Eric van der Burg

Wethouder Ruimtelijke Ordening



1 Zuidas in uitvoering



2 Internationaal en Ambitueus

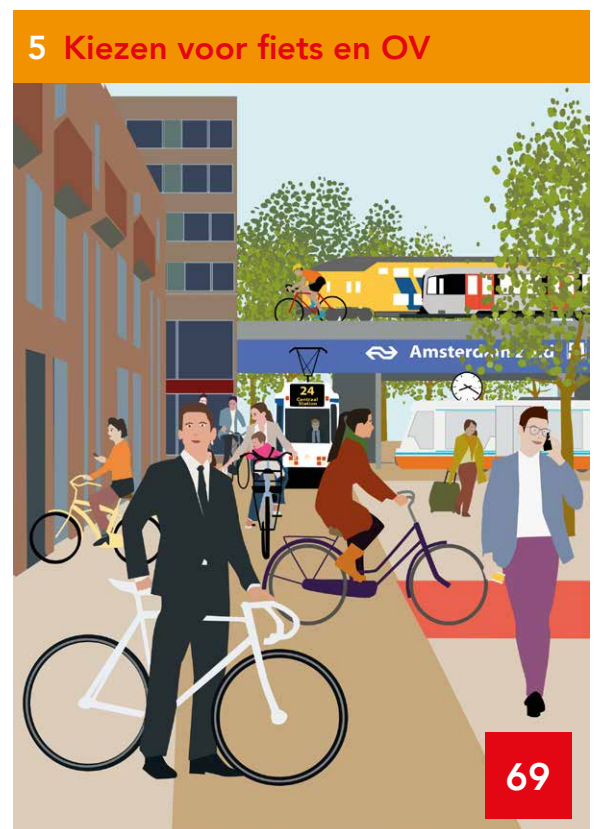


3 Een levendige wijk



Inhoud

Introductie	9
1 Zuidas in uitvoering	23
2 Internationaal en ambitieus	33
3 Een levendige woonwijk	47
4 Verbonden door groen en water	57
5 Kiezen voor fiets en OV	69
6 Een doorkijkje na 2030	80
7 Hoe nu verder?	82



Zuidas: gelegen tussen Buitenveldert en Oud-Zuid
foto: John Gundlach



Introductie

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek stukje Amsterdam met internationale allure. Het wordt ook steeds meer een levendige stadswijk. En Zuidas is nog niet af, integendeel. We staan aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied: de aanleg van Zuidasdok. Tegelijk komen er duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Bovendien reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt kortom op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een interessante mix van bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

Wat is de Visie Zuidas?

In deze visie beschrijven we hoe, waar en waarom ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. De Visie Zuidas vormt daarmee een richtinggevend kader voor huidige en toekomstige ontwikkelingen. Het is geen blauwdruk of dichtgetimmerd uitvoeringsprogramma, maar een flexibel kader dat uitnodigt om gezamenlijk te werken aan een gezonde en sterke Zuidas. Bij het opstellen van deze visie maakten we al dankbaar gebruik van de expertise en ervaring van veel betrokken bewoners, bedrijven en andere gebruikers. In de Visie Zuidas beschrijven we op welke thema's we deze samenwerking willen voortzetten en versterken. We zetten in op betere verbindingen met de buurten grenzend aan Zuidas. De samenwerking met het bedrijfsleven en grote instellingen als de Vrije Universiteit (VU), het Vrije Universiteit medisch centrum (VUmc) en de RAI Amsterdam krijgt betekenis in waardevolle platforms zoals Zuidas Partners, Hello Zuidas en de Green Business Club. Tenslotte vormen de bewoners, bedrijven en gebruikers het hart van Zuidas.

Waar het kan, benoemen we concrete acties in deze Visie Zuidas, maar we hebben ook bewust ruimte gelaten voor initiatief van andere partijen. Met Leef Zuidas geven we daar verdere invulling aan.

Iedere visie (Masterplan Zuidas 1998 en de visies uit 2001, 2004, 2009) markeerde een belangrijk moment in de ontwikkeling van Zuidas. De laatste Visie Zuidas uit 2009 stond in het teken van de overgang van een succesvol zakencentrum naar een stedelijk centrum met een gemengd programma. Inmiddels groeit het aantal woningen in rap tempo. Ook het succes van Zuidas als zakencentrum gaat onverminderd door. De VU, het VUmc en de RAI Amsterdam ontwikkelen ondertussen gestaag. Door het toevoegen van publieksfuncties worden deze voorzieningen steeds dynamischer en toegankelijk voor een breder publiek. Deze onderwerpen blijven ook in de Visie Zuidas actueel. Maar in 2016 zijn er ook nieuwe uitdagingen die als rode draad door deze visie heen lopen.

Wat zijn de uitdagingen?

Zuidasdok

Centraal in het hart van Zuidas ligt een grote bundel infrastructuur met station Amsterdam Zuid, de A10 Zuid en de trein- en metrospooren. De veranderingen in deze zone spelen een doorslaggevende rol in de ontwikkeling van Zuidas.

Met project Zuidasdok willen we de bereikbaarheid van Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad voor de toekomst garanderen. Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, zodat het de groei van reizigers aankan. Daarnaast zorgt het voor een capaciteitsvergroting van de A10 Zuid, inclusief een verbetering van de aansluiting van lokaal verkeer. Een belangrijke ingreep is het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Daardoor worden het doorgaande verkeer en het lokale verkeer gesplitst. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas gaat de snelweg ondergronds. Ten slotte wordt de openbare ruimte heringericht.

De aanwezigheid van mensen maakt Zuidas een prettige plek om te zijn.
foto: Eric Dix

Bereikbare en aantrekkelijke Zuidas

Met project Zuidasdok neemt het belang van station Amsterdam Zuid verder toe. Hierdoor verwachten we meer verkeer van en naar het station. Ook groeit het verkeer door de ontwikkeling van Zuidas met meer woningen, kantoren en voorzieningen. Meer verkeer kan op gespannen voet staan met meer kwaliteit op straat. We moeten duidelijke keuzes maken om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar te houden, en tegelijkertijd een prettige plek te laten zijn om te verblijven en om te ontmoeten.

Levendige Zuidas

Er is de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in levendigheid op straat. Tijdens kantooruren, 's avonds en in het weekend moet Zuidas een prettige plek zijn door de aanwezigheid van mensen op straat, op pleinen en in parken. Deze uitdaging pakken we met extra inzet op.

De aankomende jaren komen er veel meer mensen te wonen in Zuidas. In 2030 zijn er meer





dan 7.000 woningen gebouwd voor 13.000 tot 15.000 inwoners. Daarmee komen ook aspecten als 'menselijke maat', ruimte voor groen, sport en spel en onderwijs nadrukkelijker op de agenda. Meer bewoners betekent draagvlak voor meer verschillende voorzieningen waaronder winkels en scholen.

Verbonden Zuidas

Zuidas is in ontwikkeling. Tegelijkertijd is Zuidas er al. In 2016 werken er ruim 31.000 mensen, wonen er ongeveer 2.000 mensen en studeren er ruim 30.000 mensen. Dagelijks passeren 80.000 reizigers station Amsterdam Zuid. Daarmee vervult Zuidas een steeds belangrijker rol voor de omgeving en andersom. Verbinding speelt een cruciale rol bij de verdere ontwikkeling van het gebied. In ruimtelijke zin verbonden met de stad en de omgeving. Maar ook in sociale zin, verbonden met de bewoners en gebruikers van de aangrenzende buurten. De samenwerkingen die in de loop van de jaren zijn ontstaan tussen overheden, bewoners en marktpartijen willen we voortzetten en versterken.

Veerkrachtige Zuidas

Goed functionerende steden in de wereld zijn veerkrachtig. Ze kunnen doorlopend reageren op ontwikkelingen zoals economische voorspoed of crises of demografische veranderingen. Maar veerkrachtige steden kunnen ook omgaan met onverwachte gebeurtenissen die het leven in de stad kunnen bedreigen. Om mee te blijven doen in de globaliserende economie, moet Zuidas continu meebewegen. Maar ook vasthouden aan

Participatietraject: denkZuidas

De Visie Zuidas 2016 is opgesteld met behulp van bewoners, studenten, ondernemers, investeerders, experts en andere belanghebbenden. Van november 2014 tot en met april 2015 spraken we met ruim 200 mensen over de Visie. De gesprekken en werkbijeenkomsten gebruikten we om per thema een aantal dilemma's te verwoorden. Deze dilemma's plaatsten we als 45 stellingen op een openbare website. Iedereen kreeg daarna gelegenheid om zijn of haar mening over de stellingen te geven. 874 mensen hebben dit gedaan. Bij het opstellen van deze visie hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van deze reacties.

de strategie voor de langere termijn. Deze visie laat de ontwikkelrichting tot 2030 zien, waarbij we voldoende ruimte en flexibiliteit inbouwen om te kunnen inspelen op ontwikkelingen en veranderingen.

Bouwen aan Zuidas

Het tempo van ontwikkelingen in Zuidas is enorm. Er wordt meer gebouwd dan ooit tevoren. Daarnaast zijn verschillende gebouwen in Zuidas toe aan een opknapbeurt. Deze bouwprojecten gaan vaak hand in hand met aanpassingen in de openbare ruimte, zoals herprofilering van straten of het opnieuw inrichten van pleinen. Bovenop al deze bouwactiviteiten heeft de

Gebouwen en mensen geven samen vorm aan Zuidas
foto: Marjolijn Pokorny

In de Visie ligt de nadruk op het maken van de hardware van Zuidas: welke infrastructuur leggen we aan, waar komen welke voorzieningen, hoe richten we de straten in? Voor het functioneren van de stad is echter de gebruiker doorslaggevend. Een levendige stadswijk is immers meer dan een verzameling gebouwen, voorzieningen, groen en straten. Dat wil niet zeggen dat dit los staat van elkaar: de juiste inrichting en functiemix trekt immers bezoekers. Maar soms is er nog een extra zetje nodig om de levendigheid te stimuleren. We zien het als onze verantwoordelijkheid om de levendigheid en leefbaarheid in Zuidas te bevorderen. En dat we als overheid een rol hebben om hier een bijdrage aan te leveren vinden ook de deelnemers aan de online peiling. Natuurlijk niet alleen, maar samen met de vele partijen die de wens delen om van Zuidas een bruisend stukje stad te maken. Daarom zetten we het programma 15 by '15 voort in het programma Leef Zuidas.

Waar het bij 15 by '15 veelal om tijdelijke activiteiten ging, zullen de acties van Leef Zuidas meer structureel zijn. Met de acties uit het Leef Zuidas programma bren-

gen we de thema's uit de Visie tot leven. Bijvoorbeeld: in de Visie leggen we vast waar de plintvoorzieningen gebouwd worden. In het programma Leef Zuidas stellen we vervolgens een plintenmanager aan om te helpen de juiste gebruikers te vinden. In de Visie stellen we voor om postzegelparken aan te leggen, Leef Zuidas bedenkt met bewoners en bedrijven activiteiten voor deze plekken. Kortom: in de Visie wordt de hardware vastgelegd, Leef Zuidas zorgt voor de software. De Visie en Leef Zuidas zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het programma Leef Zuidas is daarom als bijlage bij de Visie gevoegd.

15 by '15 had voornamelijk als doel om externe doelgroepen te trekken naar Zuidas. Het nieuwe programma zal zich vooral richten op de huidige gebruikers. Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de reeds gevestigde bewoners en ondernemers hun ideeën, belangen en wensen mogelijk kunnen maken binnen het Leef Zuidas programma. De gemeente heeft hierbij de rol van initiator, facilitator of programmeur.

Leef Zuidas faciliteert initiatieven zoals Get Lost
foto: Konstantin Guz



aanleg van Zuidasdok de komende tien jaar een grote invloed op de uitstraling van, en het leven in Zuidas. Zeker in het hart van het gebied, in en rond het station zijn de werkzaamheden intensief en omvangrijk. De opgave is om ondertussen een aantrekkelijk gebied te blijven voor bewoners en bezoekers van Zuidas.

We hebben gekozen voor een thematische opzet, waarmee duidelijk wordt waar voor dit college de komende jaren prioriteiten liggen. De keuze voor de thema's vloeien voort uit de hiervoor beschreven uitdagingen. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van deze Visie en komt in alle thema's terug. Met Zuidasdok investeren we fors in het ov en zetten we vol in op de fiets en het toevoegen van groen en water. Hiermee willen we een gezonde, schone en compacte leefomgeving bereiken.

Thema's

Zuidas in uitvoering

Deze visie staat in het teken van het voortzetten en versterken van het succes van Zuidas in een periode met veel bouwactiviteiten. Het is onvermijdelijk dat de bewoners en gebruikers last gaan ondervinden van bouw- en funderingswerkzaamheden, omleidingen en bouwverkeer. Maar de overlast mag niet overheersen. Alle reden om juist nu extra aandacht te schenken aan hoe we de kwaliteit van het gebied hoog kunnen houden en waar mogelijk verbeteren. Door zorgvuldige gebiedsregie en goede communicatie zorgen we ervoor dat Zuidas ook tijdens de bouw leefbaar en bereikbaar blijft.

Internationaal en ambitieus

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de perfecte bereikbaarheid voor auto en ov en de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt. Het internationale karakter moet op straat voelbaar en zichtbaar zijn door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur. Samen met de universiteit ontwikkelen we een echt 'Kenniskwartier', een menging van universitaire en stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen.

Wat is nieuw in de Visie 2016?

De Visie 2016 kent een aantal wijzigingen ten opzichte van de vorige Visies. De belangrijkste zijn:

- Uitgangspunt is een besluit over Zuidasdok waarbij alleen de snelwegen onder de grond gaan en de sporen bovengronds blijven. Door de bovengrondse ligging van de sporen wijzigt de stedenbouwkundige opzet.
- Door dit besluit krijgt station Amsterdam Zuid de ruimte om door te groeien tot het tweede station van Amsterdam. Daarmee ontlasten we station Amsterdam Centraal.
- De verdere verschuiving van top werklocatie naar een gemengde stad met wonen, werken en voorzieningen krijgt in deze visie vorm. Veel aandacht gaat uit naar het realiseren van een aantrekkelijk woongebied en de integratie van Zuidas in de omgeving.
- Om Zuidas bereikbaar te houden zal het percentage autogebruik naar beneden moeten. Om dit te bereiken zetten we vol in op het gebruik van fiets en ov.
- De focus komt niet alleen te liggen op het eindbeeld maar veel meer op de weg daar naar toe: wat moeten we doen om Zuidas nu aantrekkelijk te houden, vooral tijdens de bouw?
- De ontwikkeling van Zuidas is een gezamenlijke opgave en zal met ontwikkelaars, bouwers, investeerders, andere overheden en vooral bewoners, instellingen en ondernemers van Zuidas vorm krijgen.



De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de nabijheid van Schiphol foto: Doriann Kransberg

De Daklaan

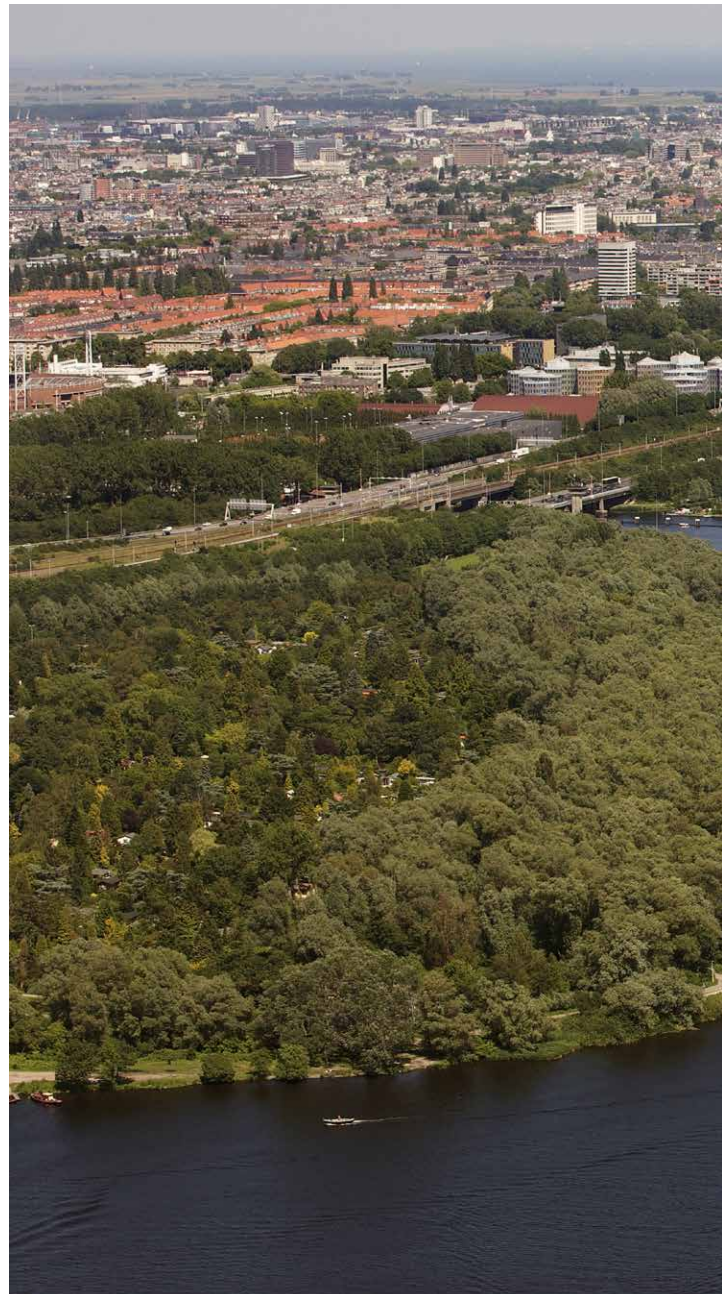


Impressie van mogelijke ontwikkeling van de Daklaan
impressie: CIID/Cees van Giessen

We zien kansen om het fietsnetwerk rond station Amsterdam Zuid te verbeteren. Dit is hard nodig, want het aantal mensen dat met de fiets naar station Amsterdam Zuid reist, zal de aankomende jaren enorm toenemen. Een van de belangrijkste ingrepen is de Daklaan: een verhoogde fietsverbinding, die loopt van het Beatrixpark naar de Parnassusweg. Deze fietsverbinding zorgt ervoor dat de nieuwe fietsparkeergarages rond het station op een snelle en veilige manier bereikbaar zijn, zonder kruising van fietsers met voetgangers en ander verkeer bij de drukke pleinen en de Beethovenstraat. Daardoor is er op de begane grond ruimte voor extra (commerciële) voorzieningen. Zo kan aan de noordzijde van het station een aantrekkelijker plein ontstaan. Daarnaast biedt de Daklaan een goede en snelle doorgaande oost-westverbinding door Zuidas.

Door de Daklaan groen in te richten, met voetpaden over de gehele lengte en verblijfsplekken in het midden van de Daklaan, kan het ook als park midden in Zuidas fungeren. In Parijs (Promenade Plantée) en New York (The High Line) bevinden zich succesvolle voorbeelden van dergelijke hoge parken. Zo kan ook de Daklaan een groene identiteitsdrager in het hart van Zuidas worden.

Voordat het zo ver is moet er nog heel wat onderzocht worden. Bijvoorbeeld naar financiële middelen om de Daklaan te realiseren. Verder is de uitwerking van Zuidasdok in volle gang. Met de organisatie Zuidasdok wordt bekeken of de Daklaan nog in te passen is in dit proces. Daarbij wordt gekeken naar een variant om de Daklaan direct bij aanleg van Zuidasdok te realiseren (als extra bestelling). En naar een variant waarbij alleen in de constructie rekening wordt gehouden met de Daklaan, zodat realisatie in een later stadium mogelijk is. Over beide varianten inclusief de financiële onderbouwing volgt nog besluitvorming.



Een levendige woonwijk

De ambitie is om van Zuidas een geliefd woongebied te maken voor jong en oud. Een wijk met een grote verscheidenheid aan nieuwe, lichte woningen in een hoogstedelijke omgeving en met een moderne en kosmopolitische sfeer. Om de verblijfs- en woonkwaliteit in Zuidas te garanderen blijven we inzetten op meer levendigheid en voldoende voorzieningen, zoals scholen, zorgfuncties en winkels. We omarmen initiatieven van huidige en nieuwe bewoners om de openbare ruimte mee in te richten en te helpen onderhouden.

Verbonden door groen en water

Een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en leefbare Zuidas is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogwaardig groen en water. Dat is niet alleen belangrijk vanwege



recreatieve functies, maar ook om Zuidas bestendig te maken tegen extreme regenbuien en hoge temperaturen en een habitat te bieden aan flora en fauna. We gaan aantrekkelijke plekken in het groen of bij het water aanleggen, bestaande plekken verbeteren en groen en water beter met elkaar verbinden. De samenhangende structuur van groen en water wordt een belangrijke drager van de identiteit van het gebied.

Kiezen voor fiets en OV

Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt ons tot het maken van expliciete keuzes. Dat doen we door meer ruimte te bieden aan fiets en ov, als aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik. Met een aantal

reeds geplande (in het kader van Zuidasdok) en beoogde ingrepen (op lange termijn) wordt de OV-bereikbaarheid vergroot. Daarnaast gaan we de fietser zo goed mogelijk ondersteunen. Dat doen we door het fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk mogelijk te maken. We onderzoeken de Daklaan; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot gaan we de bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benutten. Het bedrijfsleven kan hieraan een grote bijdrage leveren.

Deze thema's vormen de kapstok van de Visie Zuidas 2016. In de volgende hoofdstukken worden aan elk thema doelstellingen gekoppeld en deze worden zo veel mogelijk vertaald naar concrete acties.

Een hoogstedelijke Zuidas met aantrekkelijke groene landschappen op fietsafstand
foto: Peter Elenbaas

Zuidas maakt deel uit van de mondiale economie. Zonder compleet te willen zijn schetsen we hier een aantal voor Zuidas belangrijke ontwikkelingen en trends op economisch gebied.

De rol van steden in de wereld is de afgelopen decennia enorm veranderd. Meer dan 50% van de wereldbevolking woont tegenwoordig in steden en dat percentage blijft groeien. De trek naar de stad is een mondiaal fenomeen. Mensen kiezen om uiteenlopende redenen voor Amsterdam: voor een baan, persoonlijke ontwikkeling, op zoek naar een partner of gewoon vanwege het leven en het enorme aanbod aan voorzieningen.

Steden zijn de motoren achter nationale economieën geworden. In Nederland is metropool Amsterdam de economische motor van het land. De economie in Amsterdam groeit harder dan elders in het land. Dat komt door de uitstekende mogelijkheden voor opleiding en scholing, het grote innovatieve vermogen en de schaal- en specialisatievoordelen (Structuurvisie Amsterdam 2040, 2011). Zuidas is één van de belangrijkste gebieden in de metropool met een stuwende werking op de nationale economie. In samenhang met de mainportontwikkeling stimuleert het kabinet de ontwikkeling van Zuidas tot een internationale toplocatie. Dit geeft een impuls aan de Nederlandse economie en vergroot de diversiteit en economische basis van het bijbehorende economische kerngebied (Notitie Reikwijdte & Detailniveau 2011). De aantrekkelijkheid van Zuidas voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van haar positie in het nationale en internationale (transport)netwerk. Bereikbaarheid van Zuidas vormt daarmee een belangrijk thema in deze visie. Daarnaast is een groot en gevarieerd aanbod van (hoogwaardige) arbeid en kennis onmisbaar. Mensen vormen de drijvende kracht achter de economische groei van Zuidas.

Bedrijven trekken meer en meer naar de plekken waar ze voldoende gekwalificeerd personeel kunnen vinden. Vanuit de overtuiging dat een Zuidas die goed is voor mensen, ook goed is voor bedrijven, is er in deze visie veel aandacht voor 'kwaliteit van leven'. Want kwaliteit van leven is voor bewoners en bedrijven een belangrijke factor bij de keuze om zich ergens te vestigen. Afgezien van een fijnmazig aanbod aan voorzieningen, goede woningen en scholen, wordt kwaliteit van leven bepaald door de fysieke omgeving: door aantrekkelijk groen, water, mooie architectuur, straten en pleinen. Zo blijkt uit Het Grote Groenonderzoek (2013) dat de aanwezigheid van mooie parken een belangrijke rol speelt bij de afweging om ergens wel of niet te gaan wonen of zich te vestigen.

De Visie in kaart gebracht

Cruciale onderdelen van de Visie zijn de verbetering van de bereikbaarheid per voet, fiets en ov en de accentverschuiving van een werklocatie naar een gemengd stedelijk gebied. Door een verdere verdichting neemt de druk op de openbare ruimte toe. De bijbehorende opgaven zijn: het creëren van samenhang bij de inrichting van de openbare ruimte en het verbeteren van de verkeersstructuur.

Ruimtelijke Structuur

Centraal in Zuidas ligt station Amsterdam Zuid, hét knooppunt van verbindingen voor de fiets en het OV. Door het ondergronds brengen van de snelweg ontstaan er op het dak van de nieuwe tunnels twee langgerekte stationspleinen. Hierdoor komt er ruimte vrij voor het nieuwe station. Door toevoeging van de Brittenpassage en verbreding van de Minervapassage wordt overstappen makkelijker en het contact tussen de beide stationspleinen groter. Deze twee passages en de aangrenzende pleinen zijn voor voetgangers bestemd. Ze vormen een veilig en comfortabel gebied, waaraan alle belangrijke functies om het station een voordeur hebben.

Ten noorden van het station komt de samenhang tot stand door een groene route, een verbinding tussen de Schinkel en de Amstel. Een rijk assortiment van bomen en vaste planten vormt het bindend element. De route loopt langs een aantal beeldbepalende gebouwen en verblijfsplekken. Denk aan bestaande gebouwen, zoals het Burgerweeshuis, het Kantongerecht, de Thomas-kerk, de Kapel en het Convict, en aan nieuwe gebouwen, zoals het hotel naast de RAI. Langs de route vindt ook transformatie van oudere kantoorgebouwen plaats zoals het Atrium, en gebouwen langs de Prinses Irenestraat.

Ten zuiden van het station is een stad van de 21e eeuw in wording. Hier worden onder andere veel nieuwe woningen gebouwd. Lucht, licht en ruimte, belangrijke kwaliteiten uit het plan van Van Eesteren, komen hier samen met de eigenschappen van een hedendaagse stad: hoge dichtheden, bijzondere architectuur en zorgvuldige aansluitingen van gebouwen op de straat. Er is ruimte voor recreatie door toevoeging van hoogwaardig ingerichte parken, pleinen en speelplekken. De Gustav Mahlerlaan en de De Boelegracht vormen als doorgaande lijnen de 'ruggengraat' van dit gebied.

Bereikbaarheid

Het netwerk van fietsroutes wordt beter en completer, vooral door het verbeteren van de bestaande fietspaden en toevoegen van ontbrekende schakels. Rondom het station onderzoeken we de inpassing van een carré met tweerichtingsfietspaden en een hooggelegen Daklaan. Hierdoor worden alle stallingen snel en veilig ontsloten. De voetganger en fietser staan centraal in het centrumgebied, de auto krijgt prioriteit bij de uiteinden van de De Boelelaan en de snelwegaansluitingen van de Amstelveenseweg en de Europaboulevard.

Het overgrote deel van de openbare ruimte bestaat uit doorgaande stadsstraten, zoals de Beethovenstraat en de Parnassusweg. In deze straten is sprake van een optimale balans tussen bereikbaarheid en kwaliteit, tussen ruimte voor verkeer en ruimte voor verblijf. Continue rijbanen, grote bomen en brede trottoirs bepalen het beeld.

Tot slot is ook te zien hoe Zuidas aansluit op de omliggende gebieden. Kansen liggen vooral in het versterken van de verbindingen met Buitenveldert (o.a. Gelderlandplein) en Riekerpolder. Onderzocht kan worden of de ontwikkeling van Riekerpolder als 'Zuidas-West' kansen biedt voor de stad. Met het doortrekken van de Noord/

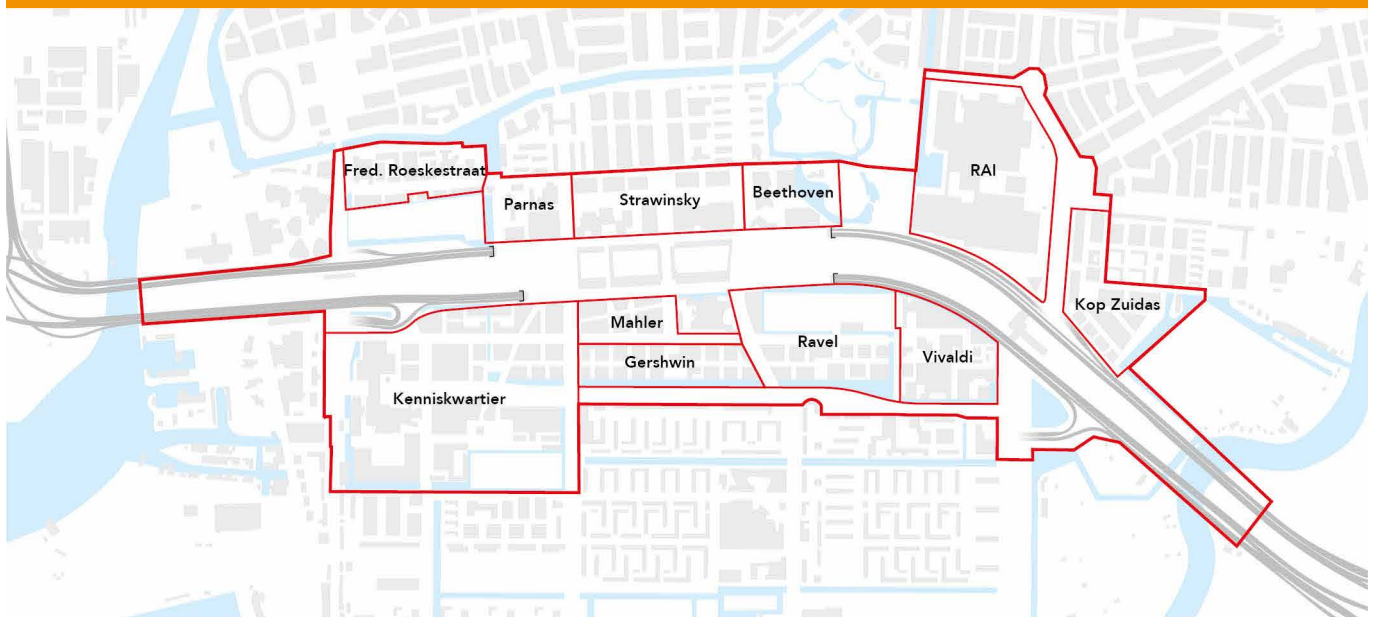
Zuidlijn kan dit gebied opeens heel dicht bij Zuidas komen liggen. Deze en andere mogelijke toekomstige ingrepen in het ov (zoals ook de Oost/Westlijn) bieden kansen voor de toekomst. Maar in verband met de bijbehorende hoge kosten kiest het college van burgemeester en wethouders ervoor om vooralsnog geen van de varianten verder te onderzoeken. Wel betreft het college de verkende varianten bij het opstellen van een strategisch ontwikkelperspectief voor de stad.

Met de Zuidwestboog kunnen we op langere termijn Zuidas per trein beter bereikbaar maken voor reizigers uit Noord-Holland. Voor de Zuidwestboog is een planologische reservering voor de lange termijn vastgelegd. Om deze verbinding goed te kunnen benutten zijn aanvullende sporen nodig of moet een hogere frequentie op de westtak meer capaciteit bieden.

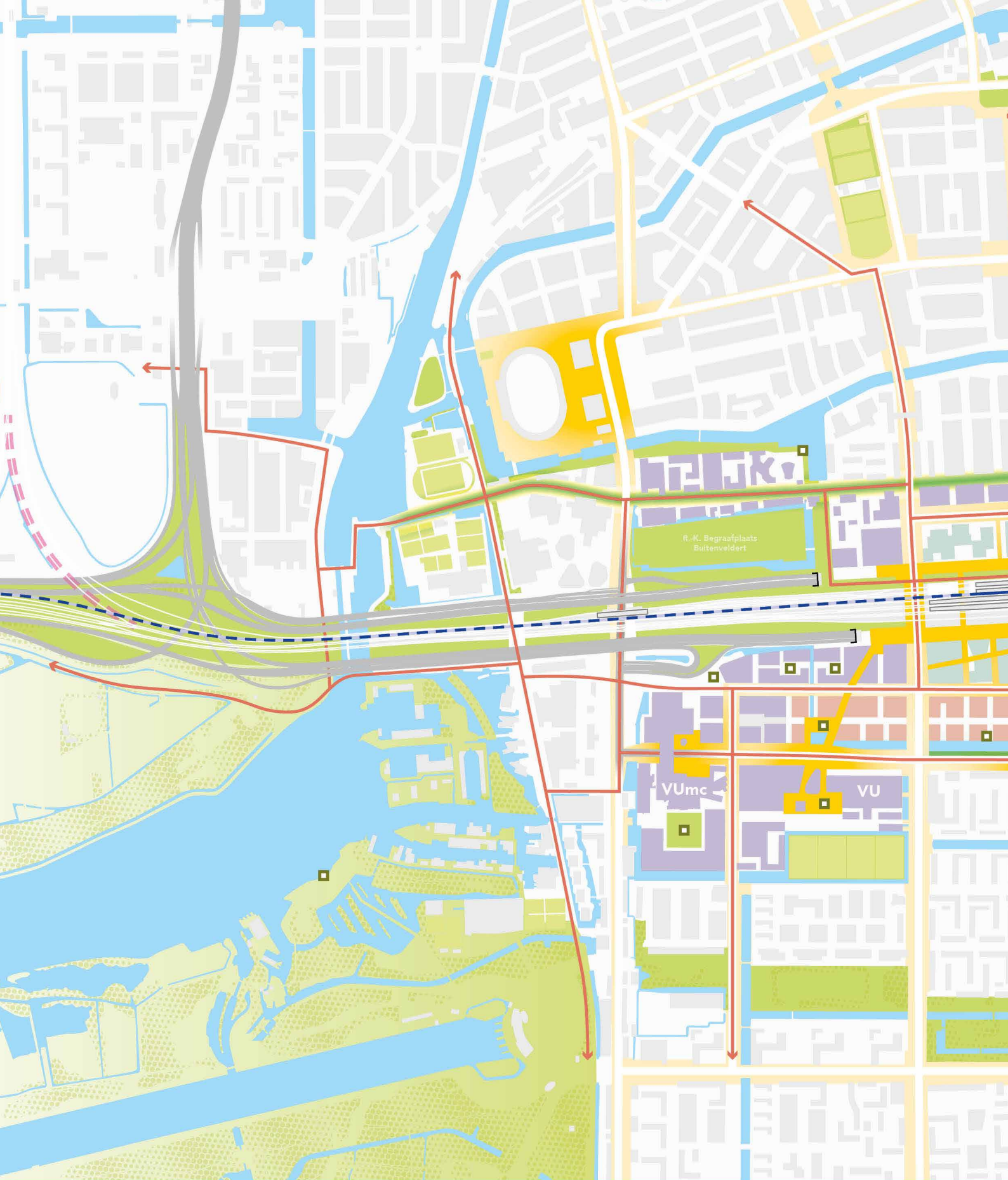
Programma

Voor alle gebieden in Zuidas geldt dat we wonen, werken en voorzieningen mengen. De kaart 'Visie Zuidas 2030' op de volgende pagina laat zien of er sprake is van gelijkmatige menging (gemengd gebied) of een dominerende functie (gemengd gebied met een accent op wonen of werken).

Deelgebieden

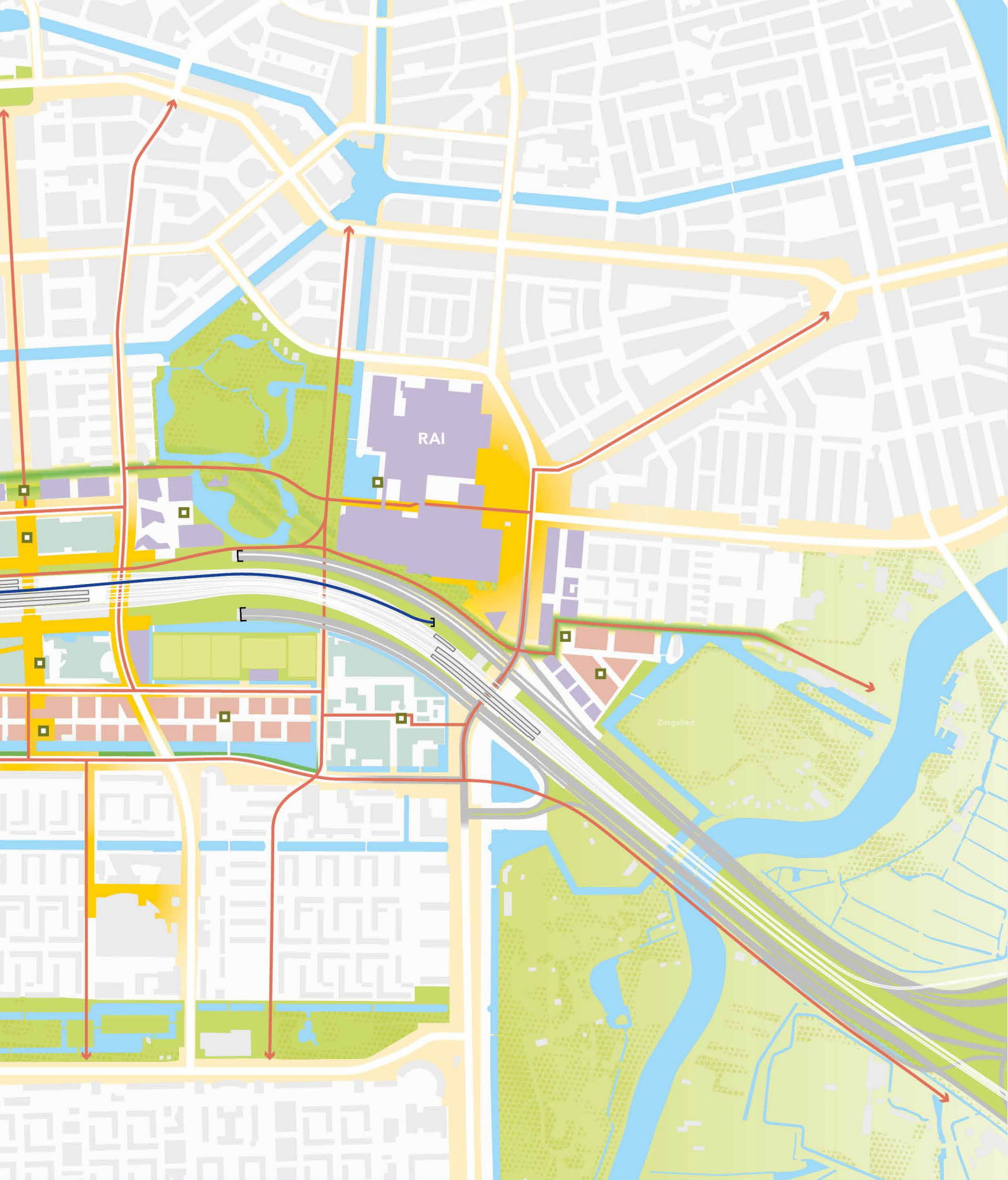


Zuidas bestaat uit elf deelgebieden. Binnen de deelgebieden werken we de plannen van Zuidas verder uit. De deelgebieden zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden en kennen elke hun eigen ontwikkelingsopgave en tempo. Per deelgebied houden we de financiën bij in een grondexploitatie en leggen we de juridisch-planologische kaders vast in een bestemmingsplan. De Visie fungeert als overkoepelend kader en vormt de basis voor de ontwikkelingen binnen deze deelgebieden.



Visie Zuidas 2030

- | | | | |
|--|--|---|---|
|  | Voetgangersgebied (intensief gebruikt) |  | Indicatieve verblijfsplek |
|  | Gemengd gebied met accent op wonen |  | Verbetering fietsnetwerk |
|  | Gemengd gebied met accent op werken |  | Zuid-Westboog (verkenning) |
|  | Gemengd gebied |  | Noord/Zuidlijn |
|  | Groene route |  | Verlenging Noord/Zuidlijn tot Schiphol (verkenning) |
|  | Stadsstraat voor alle verkeerssoorten | | |



Deze kaart weerspiegelt twee belangrijke ontwikkelingen in Zuidas: een accentverschuiving van werken naar meer wonen en een verbetering van de bereikbaarheid per fiets en OV. Het gebied verandert de komende 15 jaar in een gemengde stadswijk met meer dan 7.000 woningen. Het woonprogramma is sterk vertegenwoordigd in Gershwin en de aangrenzende deelgebieden Kenniskwartier en Ravel.

Station Amsterdam Zuid groeit uit tot de toegangspoort van Amsterdam. Voor fietsen, trams en bussen is ruimte beschikbaar in de nabijheid van de stationsentrees. De openbare ruimte rondom het station is bestemd voor voetgangers.

Voor delen van deze kaart geldt dat de verkaveling nog indicatief is.

Een duurzame Zuidas betekent dat we bij alle thema's die in deze visie voorbijkomen, inzetten op het scheppen van een gezonde, schone, compacte en energieneutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties en de Green Business Club Zuidas brengen we duurzaamheid in de praktijk. Dit betekent onder andere dat we werken aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie (Agenda Duurzaamheid 2015). Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas. De resultaten wat betreft duurzaamheid worden elk jaar gemonitord en vastgelegd in het Duurzaamheidsverslag Zuidas.

De uitgesproken keuze voor een hoogstedelijke en compacte Zuidas rond een OV-knooppunt is een duurzame keuze. We streven naar een levendige en voetgangersvriendelijke Zuidas met een hoge dichtheid aan voorzieningen. Water, bomen, groene daken ^① en postzegelparken zorgen voor een prettige, klimaatbestendige en gezonde leefomgeving. Door meer ruimte te bieden aan het ov en de fiets stimuleren we duurzame mobiliteit.

Duurzaamheid is belangrijk bij het ontwerp, de inrichting, de inkoop en het beheer van de openbare ruimte.

Door in te zetten op een aantrekkelijke en uitdagende openbare ruimte met voldoende groen en water, ^② goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers en innovatieve en duurzame speelobjecten voor kinderen en volwassenen, stimuleren we een gezonde leefstijl. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte zetten we in op het bieden van voldoende flexibiliteit om te kunnen anticiperen op het veranderend gebruik ervan.

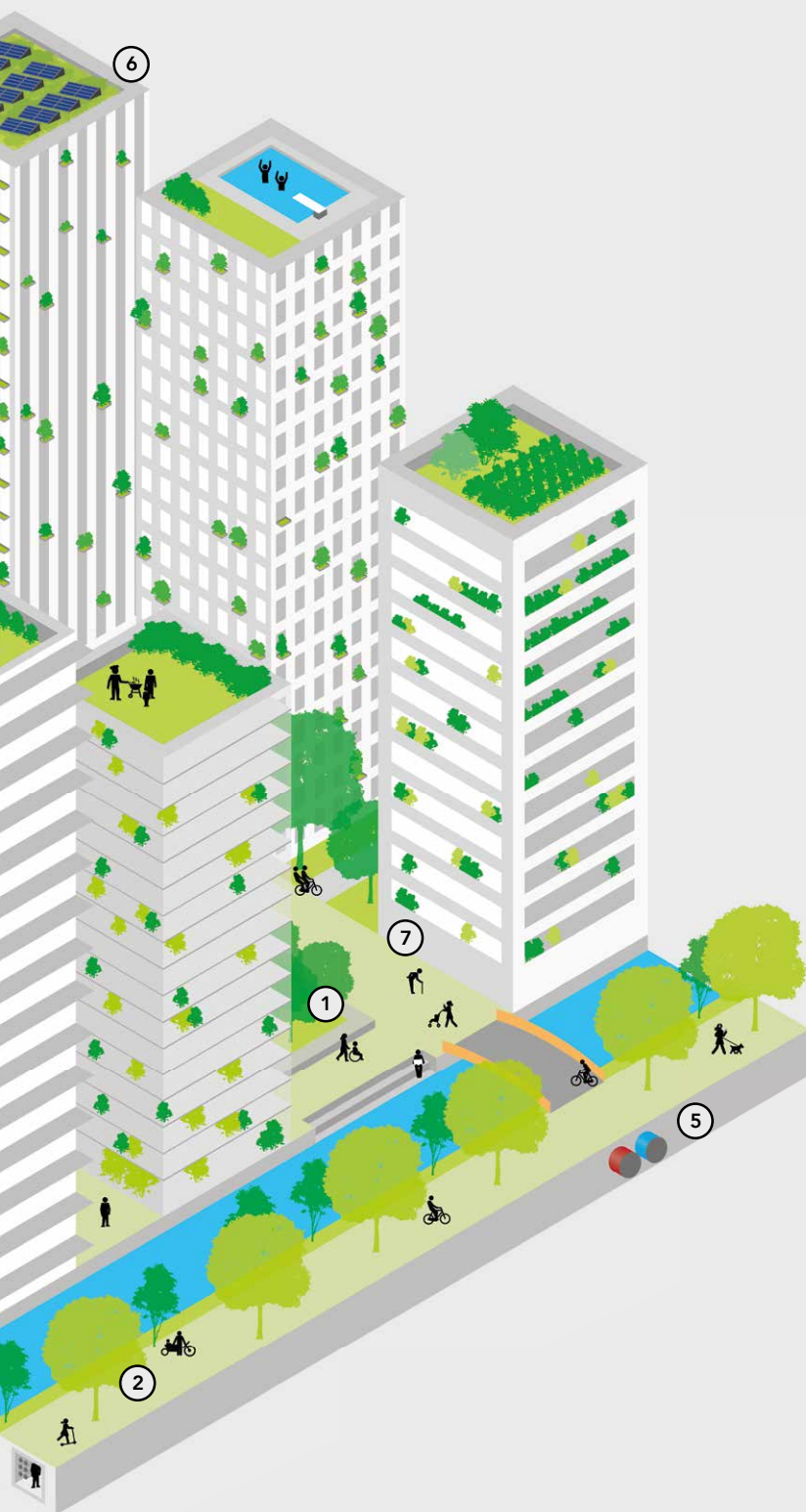
Zuidas wordt klimaatbestendig door de openbare ruimte regenbestendig in te richten en ontwikkelaars te vragen waterbergend te bouwen. Bij de keuze en inkoop van materialen toetsen we op duurzaamheid. Ook stappen we geleidelijk over op het gebruik van energie-efficiënte verlichting, komen er diverse oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte en wordt de mogelijkheid om je auto op te laden een uitgangspunt bij de bouw van nieuwe parkeergarages.

Nieuwbouw in Zuidas voeren we uit met een extra ambitie op het gebied van energie. Bij gronduitgifte nemen we BREEAM Excellent ^③ als uitgangspunt. In lijn met de Agenda Duurzaamheid (2015) selecteren we ontwikkelaars ook op hun ambities voor energieneutrale nieuwbouw. Daarbij letten we op flexibele en multifunctionele ontwerpen (zoals een verdiepingshoogte van minimaal 3,3 m). ^④ Ook zetten we in op het gebruik van stadswarmte, bodemenergie ^⑤ en duurzame

koude uit de Nieuwe Meer. Hiermee maakt Zuidas een duurzame warmte- en koudevoorziening.

Zuidas draagt bij aan de stedelijke doelstelling om 20% meer zonne-energie op te wekken en 20% meer energie ^⑥ te besparen dan in 2013. Daarnaast ziet Zuidas de komende jaren ook kansen voor de circulaire economie, onder andere gericht op het meer scheiden en hergebruik van afvalstromen door bewoners, bedrijven en tijdens de bouw. In een circulaire economie gaan we slim om met energie, water, grondstoffen en voedsel. Het is een economie waar 'afval' een grondstof is en energie van duurzame bronnen komt. Circulair, want schaarse grondstoffen worden teruggewonnen én





ingezet om nieuwe (financiële of andere vormen van) waarde te genereren. Dat vraagt om nieuwe modellen voor productie, consumptie, (regionale) distributie en logistiek. Om zo de beweging van 'bezit' naar 'gebruik' en het 'delen' van producten te versnellen. Ten slotte wil Zuidas ruimte bieden aan innovatie en nieuwe kleine duurzame bedrijvigheid door als kraamkamer te dienen voor duurzame pilotprojecten en start-ups. (7)



Artist impressie Mahlerplein: een uitdagende groene ruimte met voldoende groen en goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers. (1) impressie: Zuidas Amsterdam



Artist impressie tijdelijke rechtbank, materialen worden hergebruikt (2) impressie: Architectenbureau Cepezed



Bij de ontwikkeling van kavel P15 in Ravel is BREEAM excellent het uitgangspunt (3) impressie: OVG Real Estate



1 Zuidas in uitvoering

Zuidas is volop in ontwikkeling en er wordt ook de aankomende jaren flink in het gebied geïnvesteerd. Door de snelle ontwikkeling neemt de druk op het gebied ook toe. Er komen steeds meer bewoners en gebruikers en er zijn altijd gebouwen in aanbouw en in verbouw. Regelmatig gaan de bouwprojecten vergezeld van aanpassingen aan de openbare ruimte en het wegennet. Dit beeld kennen we van de afgelopen jaren. Nu komt daar de bouw van Zuidasdok bij: een ingewikkelde en ingrijpende operatie, waarbij tijdens een periode van 10 jaar veel staat te gebeuren. Alle reden om extra aandacht te schenken aan hoe we de kwaliteit van het gebied hoog kunnen houden en waar mogelijk zelfs verbeteren.

We stellen in deze visie ambitieuze doelen voor de toekomstige ontwikkeling van Zuidas. Tegelijkertijd staat deze visie voor een groot deel in het teken van Zuidas tijdens een enorme hoeveelheid bouwactiviteiten. Het is onvermijdelijk dat de bewoners en gebruikers last gaan ondervinden van bouw- en funderingswerkzaamheden, omleidingen en bouwverkeer. Maar de overlast mag niet overheersen. Dit is belangrijk, want de bedrijven en bewoners in Zuidas stellen terecht hoge eisen aan de kwaliteit van de omgeving.

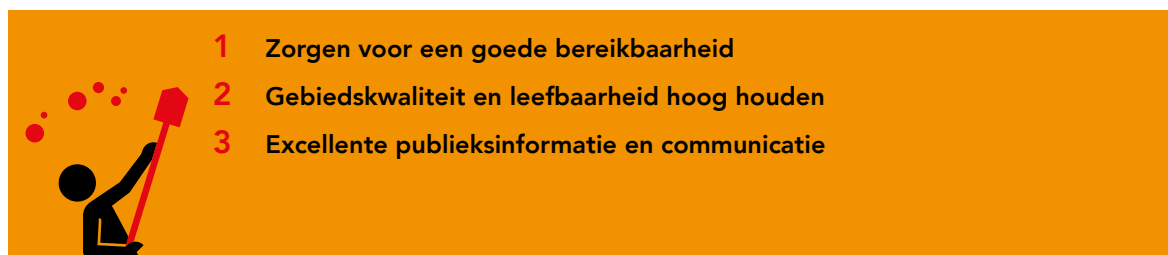
De opdrachtgevers van Zuidasdok, het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam beseffen goed dat ze alle zeilen moeten bijzetten om de bereikbaarheid te waarborgen en de verblijfskwaliteit van het gebied op peil te houden. Dit geldt niet alleen voor Zuidasdok, maar voor alle bouwactiviteiten die de komende jaren in Zuidas plaatsvinden. Naast het zoveel mogelijk voorkomen van overlast moeten we intensief en open over de bouwwerkzaamheden communiceren. We kunnen ten slotte de gebiedskwaliteit en leefbaarheid ook verhogen door juist waar en wanneer er niet gewerkt wordt het gebied goed te programmeren. Bijvoorbeeld met festivals die speciaal voor de buurt worden georganiseerd, met postzegelparkjes of speelplekken of met leuke voorzieningen die ook 's avonds en in het weekend open zijn. Om dit te bereiken geven we grote prioriteit aan Leef Zuidas.

De aanbesteding voor de bouw van Zuidasdok loopt via een Design & Construct contract. Daarbij is de opdrachtnemer verantwoordelijk

voor het uiteindelijke ontwerp en de uitvoering. De opdrachtgevers hebben hiervoor een uitgebreid programma van eisen opgesteld. Daarbinnen bedenkt de aannemer de beste oplossing en bepaalt hoe hij het werk uitvoert. In het programma van eisen staan eisen over zaken als mogelijke bouwoverlast. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het verminderen van geluidsoverlast en trillinghinder en het beperken van bouwverkeer. Daarbovenop dagen we de aannemer uit om met aanvullende creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te voorkomen. Bij de aanbesteding en bouw van de fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein is deze methode ook toegepast. Dit heeft geleid tot vernieuwende oplossingen. Hier hebben we als gemeente weer van kunnen leren.

Kortom: alle betrokken partijen worden uitgedaagd er juist in deze periode een schepje bovenop te doen. Iedereen die in Zuidas bouwt dagen we uit dat zo menselijk, bewust en gastvrij mogelijk te doen.

Doelen



Zorgen voor een goede bereikbaarheid

Op de lange termijn verbetert de bereikbaarheid van Zuidas aanzienlijk door de aanleg van Zuidasdok, zowel te voet, per fiets, per auto als met het ov. Dit voordeel geldt niet alleen voor de gebruikers van Zuidas, maar van een veel groter gebied. Maar om zover te komen, vinden eerst bouwactiviteiten plaats die de bereikbaarheid

van Zuidas onder druk zetten. Om te voorkomen dat het verkeer en vervoer vastloopt, is in het programma van eisen vastgelegd dat het gebied bereikbaar moet blijven:

- Station Amsterdam Zuid blijft in alle fasen van de aanleg van Zuidasdok in gebruik.

- Dat betekent niet dat reizigers niets van de bouw zullen merken. Zij zullen soms moeten omlopen om de perrons te bereiken. In bepaalde periodes worden sporen buiten dienst genomen; er rijden dan minder treinen of metro's. Buitendienststellingen van spoor en metro worden beperkt. Daarnaast wordt zo veel mogelijk voorkomen dat de buitendienststellingen samenvallen en vinden zij vooral in minder drukke periodes plaats.
- Bij de tunnelbouw worden de Beethovenstraat en de Parnassusweg gekruist. Deze wegen zijn dan tijdelijk niet volledig beschikbaar. Uitgangspunt is dat beide wegen niet gelijk afgesloten worden. Ook alle gebouwen moeten bereikbaar blijven, zo nodig via tijdelijke voorzieningen.
- Tijdens de bouw van Zuidasdok wordt bij de onderdoorgangen onder de A10 bij onder andere de Beethovenstraat en Parnassusweg ten minste aan één zijde van de weg een fietspad in twee richtingen in stand gehouden. Dit met uitzondering van incidentele afsluitingen.
- Voor de autobereikbaarheid via de A10 geldt als uitgangspunt dat alle rijstroken beschikbaar blijven. Dit met uitzondering van korte periodes, bijvoorbeeld in de nachten of de weekenden. Wel zullen rijstroken verlegd en (tijdelijk) versmald worden. Dit geeft extra slingers in de weg en een lagere maximumsnelheid. De capaciteit van de A10 neemt hierdoor tijdens een periode van ongeveer 7 jaar af. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal auto's dat tijdens de spits van en naar Zuidas rijdt. De inzet is om het aantal auto's tijdens de spits met 1500 te verminderen. Dit kunnen we bereiken door het aanmoedigen van het reizen buiten de spits, door inzet van Park+Ride-terreinen buiten Zuidas en door het stimuleren van het gebruik van ov en de fiets. Uiteraard in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. Hierover in hoofdstuk 5 meer.
- Omleidingen zijn goed aangegeven; ook tijdelijke oplossingen zullen er kwalitatief goed uitzien.

We wachten niet met maatregelen tot de bouw van Zuidasdok. Vooruitlopend op de werkzaam-



Zuidas is volop in ontwikkeling en de komende jaren vinden veel bouwactiviteiten plaats foto: Marc Dorleijn

Gebiedsregie Zuidas

In Zuidas wordt de aankomende jaren voortdurend gebouwd. Tegelijkertijd willen we dat Zuidas en omgeving een prettige verblijfsplek blijft. Daarom stellen we steeds hogere eisen aan alle aannemers die in Zuidas werken.

Werkzaamheden in en aan de openbare weg die de bereikbaarheid van Zuidas sterk verminderen worden zoveel mogelijk in de nacht, weekend en vakantieperiode uitgevoerd. Iedere zomerperiode voert Zuidas daarom een intensief programma van de werkzaamheden uit. Bij de planning en uitvoering van de diverse infrastructurele projecten in en om Zuidas vindt op verschillende niveaus afstemming plaats. Dit doen we onder andere via de Stadsregisseur en via het Platform Bereikbaarheid Amsterdam.

Van de bouwende partijen zijn het vooral de opdrachtnemers (aannemers en onderaannemers) die de kwaliteit rond de bouwplaats beïnvloeden. We zien hiervoor een belangrijke rol voor de Bewuste Bouwers en vragen alle aannemers zich hierbij aan te sluiten.

Deze en andere randvoorwaarden voor de vastgoedontwikkeling van Zuidas liggen vast in het zogenaamde 'generiek Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-kader Zuidas'.

Zuidas kent een intensieve afstemmingsorganisatie waar bouwende partijen aan deelnemen, met elkaar afstemmen en gestimuleerd worden om nieuwe oplossingen te bedenken om bouw hinder te vermijden. Er wordt een afweging gemaakt of werkzaamheden direct kunnen plaatsvinden of dat het vanwege spreiding van overlast beter is om ontwikkeling op een ander moment te plannen.

“De grote belofte van de impactvolle periode die de Zuidas tegemoet gaat zit niet uitsluitend in het eindbeeld. Een metropool is permanent ‘onaf’. Daarin schuilt een belangrijk deel van de aantrekkingskracht. Juist de bouwfase biedt ruimte voor toe-eigening door gebruikers van het gebied.” (André Schaminée, Is Ook)

Fasering

Fasering Zuidasdok

Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject. De ruimte om alle bouwwerkzaamheden uit te voeren is zeer beperkt. Daar komt bij dat ook de omgeving volop in ontwikkeling is. Er is relatief lang hinder voor de omgeving. Niet overal zal de overlast gelijk zijn en de mate van de overlast neemt af naarmate de bouw vordert. In en rond station Amsterdam Zuid vinden de meeste werkzaamheden plaats. Hier veroorzaakt ruwbouw van de tunnels de meeste hinder. De ruwbouw duurt waarschijnlijk ongeveer vier tot vijf jaar.

Verderop veroorzaken vooral de verbreding van de A10 en de aanpassingen van de afritten en knooppunten hinder. Na ongeveer acht jaar gaan de tunnels open en kan het verkeer gebruik maken van de vernieuwde A10 Zuid. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar geeft de bouw van het vernieuwde station nog wel hinder.

Waarschijnlijk start de bouw van het station met de aanleg en de verbreding van de perrons, en met aanleg van de Brittenpassage. Daarna is de Minervapassage aan de beurt. De metroperrons, die momenteel ten oosten van de opgangen liggen, worden verplaatst naar het westen. Daar komt ook een extra perron voor de twee sporen van de Noord/Zuidlijn. Alle trein- en metroperrons worden verbreed, waarvoor het verschuiven van de sporen nodig is. Zodra de tunnels gereed zijn en de dijk van de huidige A10 is afgegraven, kunnen ook de nieuwe tram- en bushaltes worden aangelegd.

Bouwwerkzaamheden in de rest van Zuidas

Ook in de overige deelgebieden van Zuidas wordt in de aankomende jaren volop gebouwd. Dit gaat ook in fases. Allereerst werken we verder aan de deelgebieden Gershwin, Kop Zuidas, Beethoven en Strawinsky. Ook wordt er gebouwd aan de VU/VUmc, Rechtbank en RAI Amsterdam. We werken aan infrastructuur, zoals de herinrichting van de De Boelelaan en station Amsterdam RAI (OV SAAL) en aan het omleggen van ondergrondse kabels en leidingen. De grootschalige ontwikkeling van de deelgebieden Kenniskwartier en Ravel volgen daarna.

heden nemen we al belangrijke stappen. Bijvoorbeeld met de bouw van de fietsparkeergarages bij de Vijfhoek en het Gustav Mahlerplein.

Gebiedskwaliteit en leefbaarheid hoog houden

Zuidas onderscheidt zich niet alleen door de bedrijven die er gevestigd zijn, of de architectuur van de gebouwen. Het gebied is ook prettig om te verblijven. Daarnaast is Zuidas hard op weg te veranderen van een kantoorlocatie naar een gemengde buurt, waar ook gewoond wordt. Daardoor wordt de verblijfskwaliteit steeds belangrijker.

Juist in het hart van het gebied zijn de beoogde werkzaamheden intensief en omvangrijk. Het station groeit tegelijkertijd in belang en gebruikintensiteit, zeker als in 2018 de Noord/Zuidlijn gaat rijden. Ondertussen wordt ook elders in het gebied volop gebouwd.

We zien het als onze verantwoordelijkheid de kwaliteit van Zuidas, op straat en in de gebouwen, op een hoog niveau te houden. En liever nog te verbeteren. De gebruikers moeten ervaren dat ze ook tijdens de verbouw serieus worden genomen: door het beperken van hinder en het inrichten van prettige verblijfsplekken. En met het behoud, en verbetering van, een goed voorzieningenniveau (bijvoorbeeld voldoende winkels). Tenslotte is Leef Zuidas juist tijdens de bouwactiviteiten belangrijk voor het in stand houden en verbeteren van het verblijfsklimaat.

We stellen steeds hogere eisen aan iedereen die in Zuidas bouwt of verbouwt. Bijvoorbeeld door een maximum te stellen aan de hoeveelheid geluid en trillingen die werkzaamheden mogen voortbrengen. Klassiek heien met heiblok willen we zo veel mogelijk voorkomen. Daarnaast schrijven we voor dat het bouwverkeer de spits zoveel mogelijk moet mijden. Ook de eisen voor het ‘schoon, heel en veilig’ houden van de omgeving zijn waar nodig hoger dan de landelijke normen. Bouwhekken moeten een hoogwaardige uitstraling hebben.

Elke ‘tijdelijke’ situatie die langer dan drie maanden duurt, moet in principe aan dezelfde kwaliteitseisen voldoen als bij een definitieve situatie. Dit geldt zowel voor de inrichting, de materialisatie als het beheer- en onderhoudsregime. Zo wordt een tijdelijke rijweg niet ingericht met rijplaten, maar met tegels.

En een tijdelijk fietspad wordt niet met stelconplaten aangelegd, maar met een dun laagje asfalt.

De verblijfskwaliteit in de openbare ruimte staat voorop, in en rond de bouwputten en bij de meest intensief gebruikte locaties in Zuidas zoals de stations, de universiteit, het ziekenhuis, de scholen en de RAI. Het verblijf op deze plekken moet zo aangenaam mogelijk zijn. Samen met de bewoners werken we aan het verbeteren van de openbare ruimte, voorzieningen en ruimte voor sport en beweging. Overal geldt dat het openbaar gebied goed wordt verzorgd. Daarom wordt het gebiedsbeheer tijdens de bouw van Zuidasdok geïntensiveerd. Dit vraagt om aanvullende financiële middelen.

Ten slotte spelen voorzieningen en activiteiten een belangrijke rol. Bijvoorbeeld om aandacht te vragen voor de bouw en daarmee uitleg te geven over de komende bouwactiviteiten. Dat kan bijvoorbeeld door het openstellen van bouwterreinen op bepaalde tijden of door voorlichting te geven over innovatieve bouwtechnieken. Op andere plekken gaat het juist om het maken van 'rustpunten', als tegenhanger van het bouwgeweld.

Excellente publieksinformatie en communicatie

Het grote aantal bouwprojecten in en om Zuidas vraagt om excellente publieksinformatie en communicatie. Bewoners en gebruikers willen we volledig en eerlijk informeren. Zij moeten hun suggesties en klachten makkelijk kwijt kunnen. Om de omgeving van dienst te zijn, te betrekken en te informeren over de ontwikkelingen organiseren Zuidas en Zuidasdok samen de communicatie. Hiervoor komt er één loket. Dit loket werkt vanuit een publiekstoegankelijk informatiecentrum. Daarnaast is het ook op internet en in het gebied herkenbaar aanwezig. Het loket is de brug tussen alle bouwers in Zuidas en de omgeving. Het maakt contact met de mensen in de omgeving. De communicatie geeft duidelijkheid over welke bouwactiviteiten er wanneer komen en wat de mogelijke effecten daarvan zijn. Communicatie betekent ook dat we in het gebied op een goede manier uitleg geven over de bouw. Met digitale informatieschermen op diverse plekken in Zuidas informeren we de gebruikers van Zuidas snel en accuraat, onder andere met behulp van apps.



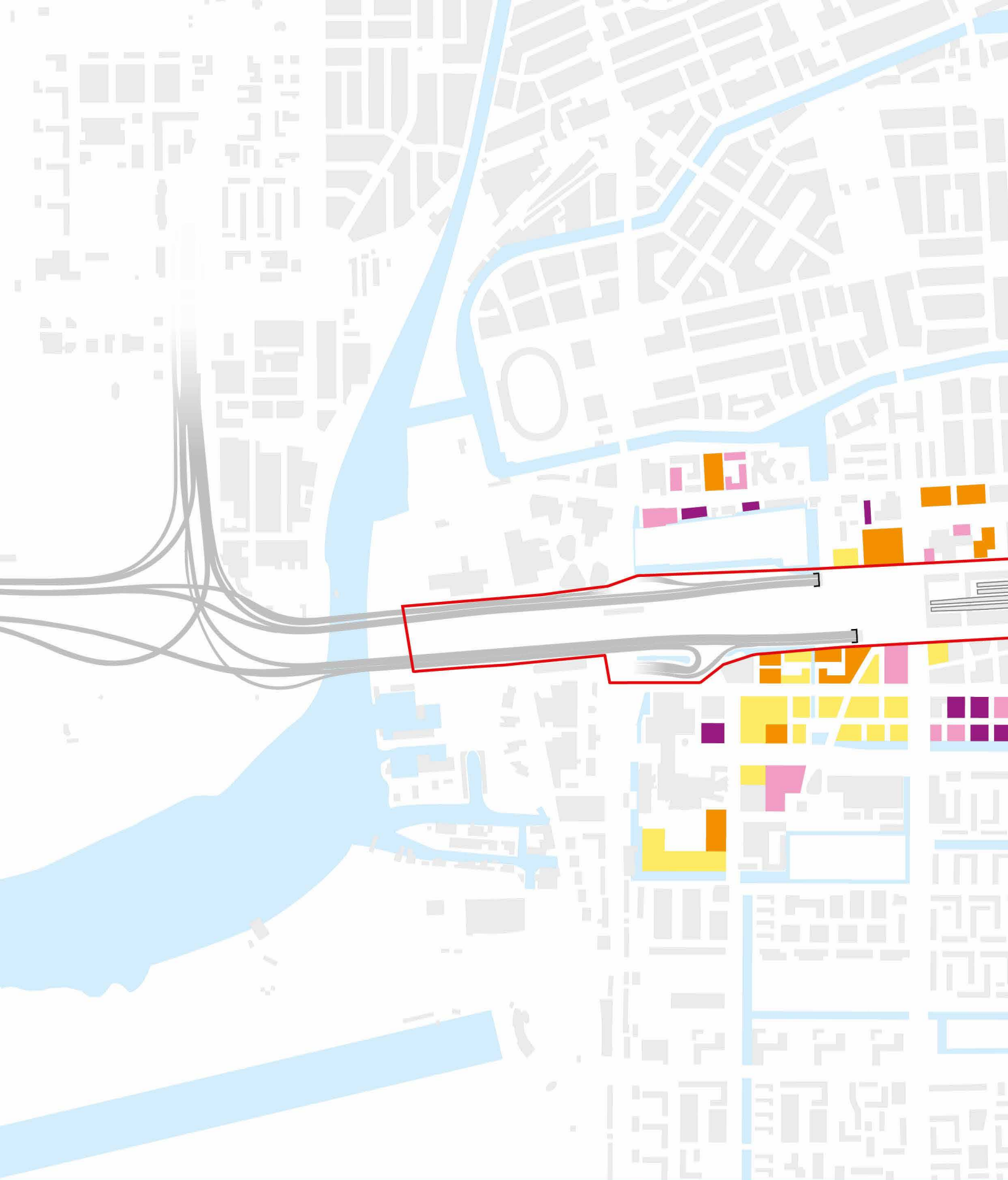
Met activiteiten zoals de Zuidas Run houden we Zuidas ook tijdens de werkzaamheden leefbaar foto: Wouter van Ierssel



Door het plaatsen van een transportbrug voor bouwmaterial bleef het station vanaf het Gustav Mahlerplein goed bereikbaar foto: Bas Peeperkorn

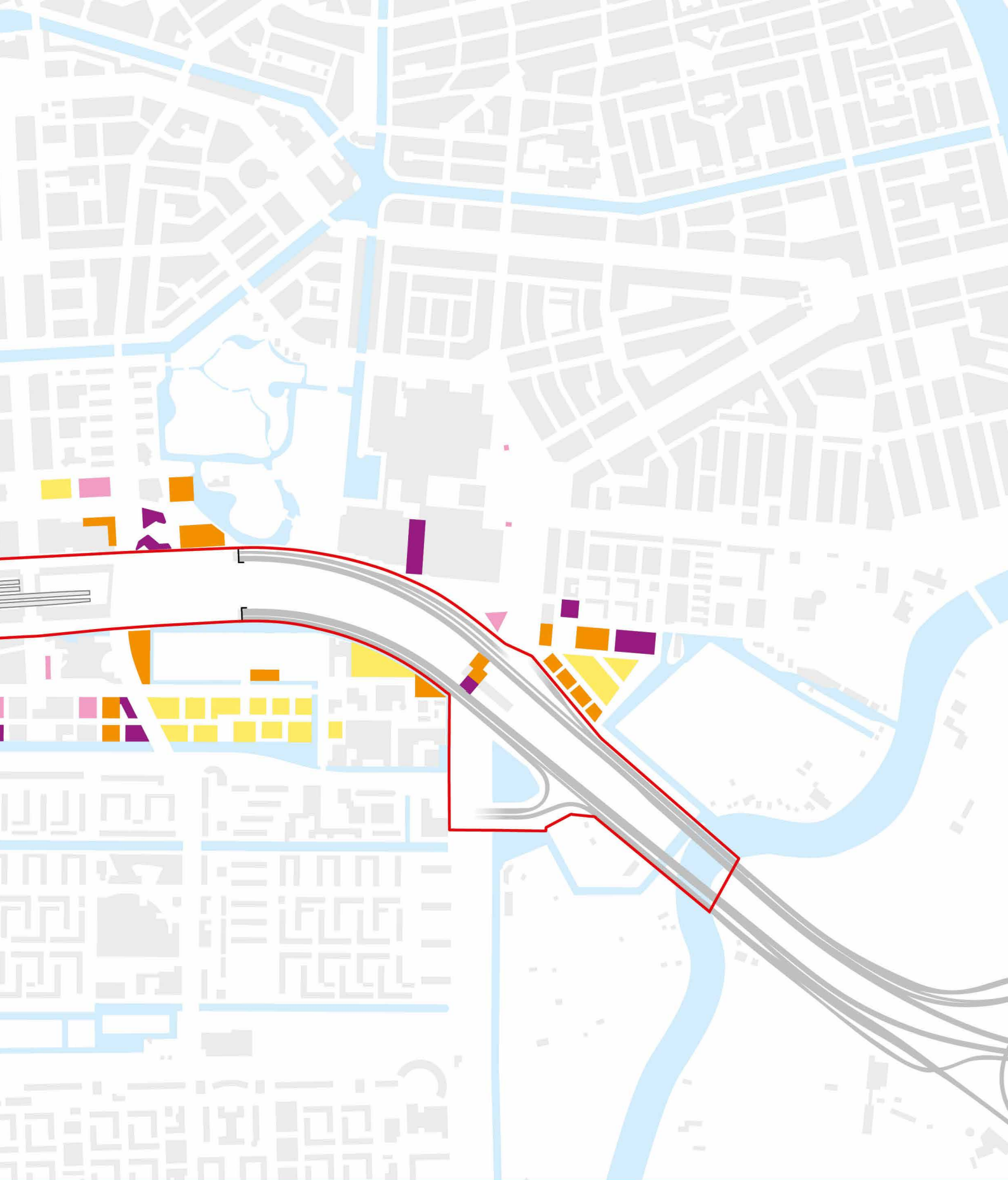


Excellente communicatie betekent dat we ook in het gebied op een goede manier uitleg geven over de bouw foto: Doriann Kransberg



Planning bouwprojecten 2016 - 2030

-  Oplevering in 2016
-  In aanbouw en/of start bouw voor januari 2017
-  Start uitvoering 2017 - 2020
-  Start uitvoering 2020 - 2030
-  Dokzone, uitvoering gepland 2018 - 2028



Zuidas is de komende jaren volop in ontwikkeling. De fasering van bouwprojecten wordt goed op elkaar afgestemd om te voorkomen dat het gebied onbereikbaar wordt. Op dit moment ligt het zwaartepunt van bouwactiviteiten in Gershwin, Strawinsky, Kop Zuidas en langs de Fred Roeskestraat. In de periode 2020-2030 start de uitvoering van grootschalige projecten in Kenniskwartier en Ravel.

Station Amsterdam Zuid

Station Amsterdam Zuid is misschien wel de belangrijkste voorziening van Zuidas. Het bepaalt in belangrijke mate het functioneren en karakter van Zuidas. Dit als toegangspoort naar Zuidas en de stad en als verbinding met Schiphol. Met project Zuidasdok neemt de betekenis van station Amsterdam Zuid nog meer toe.

De verdere uitwerking van het nieuwe station is onderdeel van de aanbesteding van Zuidasdok. Daarom is de precieze ruimtelijke uitwerking nog onbekend. Wel zijn er uitgangspunten en eisen vastgelegd waar de toekomstige aannemerscombinatie vanuit moet gaan. Deze uitgangspunten lichten we hieronder toe:

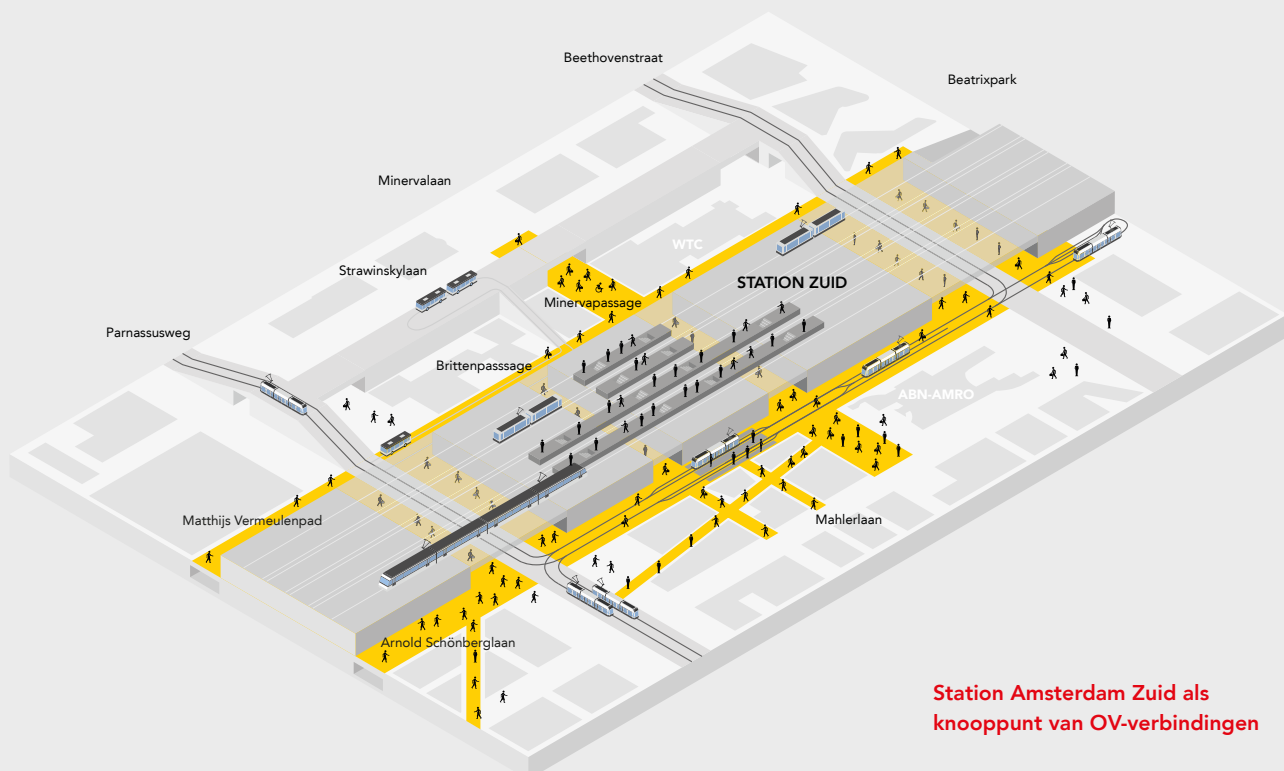
Een nieuw en drukker station

Station Amsterdam Zuid wordt steeds drukker. Dit komt vooral door de groei van Zuidas, de komst van meer treinen en vanaf medio 2018 de metro's van de Noord/Zuidlijn. Daarnaast verdwijnt de directe metroverbinding (lijn 51) tussen Amsterdam Centraal en Amstelveen. In plaats daarvan komt er een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station

Amsterdam Zuid. Bovendien gaan meer stadstrams, regionale bussen en stadsbussen bij station Amsterdam Zuid stoppen.

Het huidige station Amsterdam Zuid heeft onvoldoende capaciteit om alle toekomstige reizigersstromen op te vangen. Tijdens de spitsuren merken de reizigers nu al flinke drukte op de perrons. Daarom breiden we het station fors uit. Het krijgt een ruimere opzet met onder andere bredere perrons en nieuwe overkappingen. Het doel is een compact, overzichtelijk, veilig en efficiënt station.

Het aangepaste station krijgt twee onderdoorgangen om het grote aantal reizigers goed te kunnen opvangen: een verbrede Minervapassage en de nieuwe Brittenpassage. De metroperrons bevinden zich nu nog ten oosten van de Minervapassage, maar komen straks centraal te liggen, tussen de Brittenpassage en de Minervapassage. Zo kan in de toekomst elk perron op twee manieren bereikt worden en kunnen de reizigersstromen beter over het station verdeeld worden.



Station Amsterdam Zuid als knooppunt van OV-verbindingen



De huidige Minervapassage wordt breder met meer ruimte voor winkels en horeca *impressie: CIID/Cees van Giessen*

De huidige Minervapassage wordt breder. Door deze verbreding komt er meer ruimte voor winkels en horeca. Ook in de Brittenpassage komen deze voorzieningen. De Minervapassage blijft ook als interwijkverbinding fungeren, als verbinding tussen het Zuidplein en Gustav Mahlerplein. De Brittenpassage krijgt vooral een functioneel en semipubliek karakter.

De omgeving van het station

Ter hoogte van het centrumgebied Zuidas komt de A10 Zuid onder de grond in tunnels te liggen. Boven de grond komt hierdoor veel nieuwe openbare ruimte vrij. Daardoor kunnen we de haltes van de bus en tram, de stallingen voor fietsen, de standplaatsen voor taxi's en de Kiss & Ride op compacte wijze bij elkaar brengen. Hierdoor kan men snel en comfortabel overstappen.

De tramhaltes komen in de Schönberglaan te liggen aan de zuidwestkant van het station. De bushaltes gaan weg uit de Strawinskylaan en krijgen een nieuwe plek aan de noordwestzijde van het station. De bus- en

tramhaltes zijn via de nieuwe Brittenpassage ook direct bereikbaar vanaf het trein- en metrostation.

In tegenstelling tot naburige stations zetten we niet zozeer in op het station als imposant gebouw. De beoogde internationale allure komt van de verbinding met de direct omringende Zuidas. Het station en de openbare ruimte zijn dus een geïntegreerde ontwerpopgave. Op de stationspleinen komen verschillende verkeerssoorten en -stromen samen, waarbij de voetganger voorrang krijgt. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op de kenmerken van de al opgeleverde openbare ruimte in de directe omgeving.

Het station na 2030

Het nieuwe station biedt ruimte aan de verwachte reizigersgroei tot 2030. Eventuele verdere groei vereist waarschijnlijk nieuwe investeringen. Er is een ruimtelijke reservering voor een vijfde en zesde treinspoor en een derde treinperron. Ook is een volledig ondergrondse ligging van de sporen als langetermijnoptie mogelijk.



2 Internationaal en ambitieus

Zuidas is uitgegroeid tot een succesvol internationaal zakencentrum. Dit uit zich onder andere in de clustering van kennisintensieve en toonaangevende bedrijven, spraakmakende architectuur en weinig leegstand. In 2015 werken er ruim 31.000 mensen in 700 grote en kleine, vaak internationaal opererende bedrijven. Zuidas ademt kansen en ambities, de mensen die er werken kunnen er hun (internationale) carrière vormgeven. In de aankomende jaren willen we voortbouwen op het succes van Zuidas als internationaal zakencentrum, door dat verder te versterken en toegankelijk te maken voor een breder publiek.

We richten ons zeker niet alleen op de nieuwbouw. Het overgrote deel van het beoogde kantooroppervlak is immers al gebouwd. Behoud en verbetering van dit bestaande aanbod staat hoog op de agenda. Daarbij bepaalt ook het soort hotels en voorzieningen in het gebied het internationale karakter.

Waarom doet Zuidas het zo goed? De ligging is optimaal. Bovenop intercitystation Amsterdam Zuid met een directe aansluiting op Schiphol en andere bestemmingen in Nederland. Zuidas is voor het wegverkeer perfect bereikbaar via de A10. Met de komst van de Noord/Zuidlijn in 2018 en de bouw van Zuidasdok krijgt de bereikbaarheid nog een forse impuls. Maar zonder het ruime aanbod aan horeca en voorzieningen, zou het succes niet compleet zijn.

De aanwezigheid van de VU en het VUmc is belangrijk voor de beleving en uitstraling van het gebied. Omgekeerd versterkt en ondersteunt de ligging in Zuidas de internationaliseringambitie van de VU en het VUmc. Nergens in Nederland maken een universiteit en universitair ziekenhuis

zo nadrukkelijk deel uit van een toonaangevend zakelijk centrum.

Zuidas moet nog levendiger en multifunctioneler worden. Dit zijn noodzakelijke voorwaarden om ook in de toekomst succesvol te blijven. We beseffen dat de bouw van Zuidasdok een grote invloed heeft. Daarom moet de bouw hinder zoveel mogelijk worden beperkt en de leefbaarheid en bereikbaarheid worden gewaarborgd.

Tot slot gaat uitdrukkelijke aandacht uit naar kunst en cultuur in Zuidas. Ze behoren tot het DNA van het gebied. We vinden dat kunst en cultuur onmisbaar zijn voor de ontwikkeling van Zuidas als levendig en bruisend zakencentrum.

Doelen



- 1 Het bestaande succes van Zuidas als hét internationale zakencentrum van Nederland verder uitbouwen**
- 2 Inzetten op kennis en innovatie**
- 3 Zuidas toegankelijk maken voor een breder publiek**
- 4 De aanwezigheid en zichtbaarheid van kunst en cultuur versterken als één van de dragers van het gebied**

Het bestaande succes uitbouwen

Met circa 700 bedrijven en ruim 31.000 arbeidsplekken (in 2015) is Zuidas in Europees perspectief een middelgrote toplocatie. Dat wil zeggen: attractief concurrerend voor bedrijven en talent, maar qua omvang middelgroot (Buck, 2015). Concurrentie ondervindt Zuidas van zakencentra in bijvoorbeeld Brussel, Berlijn, Manchester, Hamburg en Lyon. Zuidas onderscheidt zich van andere internationale zakencentra door de snelle verbinding met Schiphol en de aanwezigheid van de universiteit en de RAI. Maar ook doordat de zakelijke kern wordt omringd door een aantrekkelijke mix van voorzieningen en woningbouw. Deze combinatie van wonen, werken, studeren en recreëren werd ook tijdens

denkZuidas als belangrijke kwaliteit onderkend. Ook de vele fietsers, en bijbehorende fietsinfrastructuur en –voorzieningen, is in internationaal perspectief een uniek en onderscheidend kenmerk van Zuidas.

Ruim driekwart van het beoogde kantooroppervlakte in Zuidas is al gebouwd. Toch is er de aankomende jaren nog voldoende ruimte om verder te groeien als zakencentrum. Het is niet de ambitie om wat betreft omvang tot de grootschalige Europese toplocaties te behoren, zoals City Londen, Canary Wharf, La Défense of het Bankenviertel. Deze gebieden zijn immers twee tot vier maal groter. Waar we ons wel op richten is een gevarieerde maar beperkte groei

van het kantorenaanbod. Zo blijft Zuidas dé toplocatie van Amsterdam en Nederland en blijft Zuidas concurrerend ten opzichte van andere vergelijkbare zakencentra in Europa. We richten ons daarbij ook op behoud en verbetering van het bestaande aanbod. Dit doen we samen met de vele aanwezige partijen die deze ambitie delen.

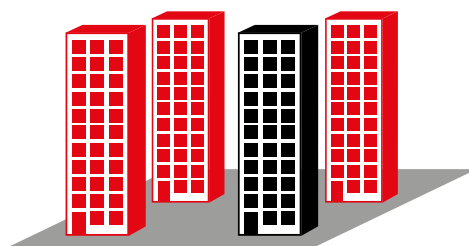
De afgelopen jaren zijn kantoren in Zuidas steeds meer ontmoetingsplekken geworden, waar werkplekken een beperkt onderdeel van uitmaken. Kennisintensieve bedrijven zoeken meer en meer naar een omgeving met een sterke dynamiek, gebaseerd op een evenwichtige mix van sectoren en bedrijfsactiviteiten (Buck 2015). Daarnaast geldt voor freelancers, voor wie werk steeds meer een sociale activiteit is en die samen komen op netwerkplekken, dat een stedelijke omgeving met activiteiten belangrijk is. Het huidige profiel van Zuidas sluit goed aan bij deze trends. Maar het kan altijd beter. Daarom willen we het vestigingsklimaat van Zuidas versterken.

In ruimtelijke zin worden de bestaande kantoorconcentraties versterkt met uitbreiding van het centrumgebied in westelijke richting naar het Kenniskwartier. Daarnaast bieden we ruimte aan kantoorontwikkelingen langs de belangrijke noord-zuidstraten en in Vivaldi.

De voorwaarden voor nieuw te ontwikkelen kantoorgebouwen of -uitbreidingen scherpen we aan. Voortaan nemen we ook het mobiliteitsprofiel van de eindgebruiker mee. Dit betekent minder ruimte voor geparkeerde auto's, juist meer plekken voor het stallen van fietsen en aandacht voor andere vervoerswijzen voor het woon-werkverkeer. Daarnaast komt de nadruk meer dan voorheen te liggen op multi-tenant gebouwen, waar ook functiemenging en transformatie naar bijvoorbeeld wonen mogelijk wordt gemaakt. Denk hierbij aan slimme plattegronden en installaties om bijvoorbeeld badkamers of keukens toe te kunnen voegen. Maar ook aan de fysieke verschijningsvorm van gebouwen en de aanwezigheid van terrassen of balkons.

Uitgangspunt is dat nieuwe gronduitgiften vrijwel altijd met open inschrijving plaatsvinden. De nadruk in de selectie komt te liggen op eindgebruikers die internationaal georiënteerd zijn en aan de voorwaarde voldoen dat ze een gebouw ontwikkelen dat duurzaam en flexibel is. 'BREEAM Excellent' of een soortgelijk predicaat is daarbij een voorwaarde.

Driekwart van het beoogde kantooroppervlak is al gerealiseerd of in aanbouw



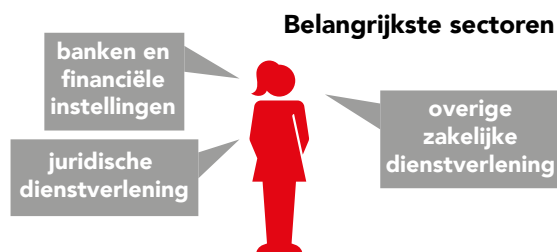
In cijfers 2015



Circa **700** bedrijven



Circa **31.000** arbeidsplaatsen



Zuidas in landelijk en Amsterdams beleid

In de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt Zuidas gekwalificeerd als een 'gebiedsontwikkeling van nationaal belang'. Als nationaal belang acht het Rijk het bewerkstelligen van 'een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'. De ontwikkeling van Zuidas, als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en ov) draagt hieraan bij.

In de structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) is Zuidas aange-merkt als 'metropolitaan kerngebied'. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van functies.

Zuidas wordt drukker met een mix aan bewoners, werkers, studenten en toeristen

foto's: Eric Dix (boven), Bas Uterwijk (midden links), beeldbank Zuidas (midden rechts), Doriann Kransberg (onder)



Doel is het creëren van een gezonde werkomgeving waar het welzijn van de werknemers voorop staat en de ontmoetingsfunctie een zeer belangrijke rol speelt. Dit laatste door voldoende ruimte te bieden aan aantrekkelijke verblijfsplekken, zowel in, op, als in de buurt van het gebouw.

We blijven voortdurend in gesprek met de eigenaren en eindgebruikers om samen de ambities rond gebiedskwaliteit, internationaal profiel, duurzaamheid, gezondheid en flexibiliteit te specificeren en van elkaar te leren.

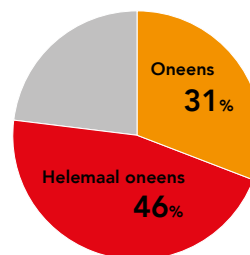
Wat betreft type bedrijven staat Zuidas bekend om de concentratie van grote spelers in de financiële en zakelijke dienstverlening, zoals banken en advocatenkantoren. Met de veranderingen in de economie verwachten we dat er de komende jaren een ander type bedrijven opkomt. Door ons in de bedrijvenacquisitie specifiek te richten op een grote verscheidenheid aan sectoren, denken we op langere termijn veerkrachtiger te zijn.

Daarnaast willen we de VU, het VUmc, de Rechtbank en de RAI zowel ruimtelijk als functioneel beter integreren. De aanwezigheid van deze instellingen heeft een grote meerwaarde voor het gebied en omgekeerd. Dit doen we uiteraard samen met deze partijen. Bijvoorbeeld door meer publieke functies toe te voegen en samenwerkingverbanden te versterken. Ook denken we aan gezamenlijke marketingactiviteiten, samenwerking bij de inrichting van de openbare ruimte en vervoersvraagstukken.

Uit de online peiling blijkt dat een overgrote meerderheid graag ziet dat Zuidas met voorzieningen uitblinkt. Naast kantoren heeft Zuidas behoefte aan voorzieningen die het gebied versterken als aantrekkelijk internationaal zakenmilieu. Denk aan tophotels, uitgaansgelegenheden, een aantrekkelijk en divers aanbod van horeca en winkels, sportfaciliteiten, hoogwaardige culturele voorzieningen, kinderopvang, (internationaal) onderwijs op alle niveaus en gezondheidszorg. Het zwaartepunt van horeca en retail komt te liggen aan de Gustav Mahlerlaan (zie kaart op pagina 44), in de aanloopstraten rond het station en langs de noord-zuidstraten. Ook kleine huurders moeten een geschikte plek kunnen vinden, bijvoorbeeld een kleine koffiezaak, traiteur of een speciaalzaak. De aangrenzende openbare ruimte richten we hoogwaardig in om de uitstraling van Zuidas als zakelijke verblijfs- en ontmoetingsplek te versterken.

Participatietraject denkZuidas:

“Zuidas moet vooral een kantoorgebied blijven en geen gemengde wijk”



Toerisme in Zuidas

Station Amsterdam Zuid wordt een belangrijke internationale ontvangsthuis voor buitenlandse bezoekers in Amsterdam. Vanaf Schiphol is Zuidas al uitstekend bereikbaar. Daarnaast verbetert de verbinding van Zuidas met de binnenstad na de oplevering van de Noord/Zuidlijn. Dat de fiets vaker als transportmiddel gebruikt wordt door buitenlandse bezoekers, biedt tevens een kans voor Zuidas.

Door verder in te zetten op hoogwaardige voorzieningen geven we ook een impuls aan de aantrekkelijkheid van Zuidas als toeristische bestemming. Vergelijkbare gebieden in het buitenland zoals Hafencity (Hamburg) en Ørestad (Kopenhagen) laten immers zien dat zakengebieden met een combinatie van hoogwaardige architectuur, hoogbouw, topvoorzieningen (restaurants, hotels, musea) ook toeristische waarde hebben. Zuidas aantrekkelijker maken als toeristische bestemming kan ook bijdragen aan een betere spreiding van toerisme in Amsterdam (Stad in Balans).

Daarnaast biedt project Zuidasdok (de ondertunneling van de A10) kansen om extra attractiewaarde te creëren: de Potsdamer Platz in Berlijn, maar ook het Rijksmuseum en de Noord/Zuidlijn in Amsterdam lieten zien dat ‘bouwputten’ interessante bezoekobjecten kunnen zijn.

Zuidas als toeristische bestemming foto: Marc Dorleijn





Nergens in Nederland maken universiteit en universitair ziekenhuis zo nadrukkelijk deel uit van een toonaangevend zakelijk centrum foto: Doriann Kransberg

Inzetten op kennis en innovatie

Zuidas is een goede vestigingslocatie voor bedrijven en instellingen die zich richten op kennis en innovatie. Dit vanwege de aanwezige kennisinstellingen waaronder de VU, het VUmc, de bestaande concentratie van (intern)nationale bedrijven en het aanbod aan gespecialiseerd personeel. Gecombineerd met de dynamische, stedelijke omgeving en de beschikbare ontwikkelruimte maakt het dat Zuidas, en in het bijzonder het Kenniskwartier, alle potentie heeft om zich verder te ontwikkelen als kenniscluster met een belangrijke betekenis voor stad en regio.

De aanwezigheid van de VU en het VUmc draagt in belangrijke mate bij aan de beleving en uitstraling van het gebied. Omgekeerd versterkt en ondersteunt de ligging in Zuidas de internationaliseringambitie van de VU en het VUmc. Nergens in Nederland maken een universiteit en universitair ziekenhuis zo nadrukkelijk deel uit van een toonaangevend zakelijk centrum.

De ambities van de universiteit, het universitaire ziekenhuis en de gemeente komen samen in het Kenniskwartier. Daar maken de vernieuwingsambitie van de universiteit en ziekenhuis, de door de gemeente geleverde kavel Schoolwerktuinen en de verplaatsing van SC Buitenveldert veel nieuwbouw mogelijk. De gemeente en de universiteit ontwikkelen hier een gebied dat bestaat uit gebouwen voor onderwijs en onderzoek, woningbouw (waaronder studentenhuisvesting), horeca, sport, culturele voorzieningen en kantoren en kennisintensieve bedrijvigheid. Een gebied waar ontmoeting, inspiratie en kennisuitwisseling centraal staan. Dit is niet alleen belangrijk voor het praktisch toepassen van de kennis, maar ook in het aantrekken van nieuwe studenten. Immers, voor studenten en wetenschappers is naast de kwaliteit van het onderwijs en onderzoek ook de omgeving waar zij hun semesters doorbrengen belangrijk. Een stedelijke setting geeft hen naast de studie ook de ervaring van het leven in een bruisende stad. Kortom, door een goed geïntegreerd kenniscluster te realiseren dragen we bij aan de aantrekkingskracht van Amsterdam voor Nederlands en internationaal talent.

Bij de uitwerking van het Kenniskwartier ligt de uitdaging in het herkenbaar inpassen van de VU en het VUmc. Met behoud van de eigen identiteit, en ook naadloos aansluitend op de aangrenzende gebieden en het station. De intensieve loopstromen maken routes vanuit en door het Kenniskwartier zeer belangrijk.

Science en Health Cluster

Onder de overkoepelende naam Science en Health Cluster werken de VU en het VUmc met partners Universiteit van Amsterdam (UvA) en Academisch Medisch Centrum Amsterdam (AMC) aan verdere samenwerking en integratie. Tussen studenten en wetenschappers, maar ook met externe partijen. Dit met als doel om specialistische kennis en expertise te bundelen. Onder andere om de kwaliteit te verbeteren, extra faciliteiten te kunnen bieden of samenwerkingen aan te kunnen gaan met internationale bedrijven, onderzoeksinstituten, fondsen en andere instellingen voor hoger onderwijs.

De VU en de UvA versterken de samenwerking via de 'Amsterdam Universities'. De partijen gaan (op termijn) verschillende activiteiten concentreren. In Zuidas komt de focus te liggen op vier thema's:

- Human Health and Life Sciences,
- Science for Sustainability,
- Information Science & Connected World
- Governance for Society.

In het verlengde van de thema's komen er diverse multidisciplinaire onderzoeksinstituten, zoals het 'Network Institute' en de 'Law Academy'. Dit gebeurt onder andere in samenwerking met bedrijven die in Zuidas gevestigd zijn.

Ook het VUmc en het AMC spreken over verdergaande integratie. Deze samenwerking trekt nationale centra, zoals het Alzheimer Center, het MS Center, Imaging en Oncologie.

"De dynamische, aantrekkelijke stedelijke omgeving van Zuidas en de perfecte bereikbaarheid maken de VU-campus interessant voor studenten, patiënten, onderzoekers en bedrijven.

De activiteiten op de campus leveren een bijdrage aan de ambitie van Amsterdam om te behoren tot de top vijf van innovatieve Europese metropolen." (VU/VUmc)



De gebundelde aanwezigheid van wetenschappers, studenten en bestaande bedrijven in Zuidas maakt het gemakkelijk om mensen en kennis uit te wisselen met als doel innovatie en daarmee economische versterking van Zuidas, Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam. Kansen liggen er in het huisvesten van universiteits-gerelateerde bedrijvigheid, zoals (onderzoeks)instituten maar ook kennisintensieve start-ups. De VU en het VUmc hebben op specifieke medische (onderzoeks-)gebieden veel te bieden, vooral op het gebied van imaging, neurosciences, EMGO (onderzoek op het gebied van volksgezondheid en gezondheidszorg) en moleculaire celbiologie. Ook ligt er potentie in het aantrekken van bedrijvigheid, die aansluit bij activiteiten die dienstverleners in Zuidas al uitvoeren, zoals registratie van medicijnen, patentregistratie en financiering (Buck, 2015). We trekken samen met de VU en het VUmc op in de zoektocht naar vormen hoe we deze bedrijvigheid ook daadwerkelijk een plek geven in het Kenniskwartier of elders in Zuidas.

Zuidas toegankelijk maken voor een breder publiek

Zuidas biedt kansen voor alle Amsterdammers met (internationale) ambities. In Zuidas worden de contacten gelegd, kan de financiering gevonden worden en liggen nieuwe markten binnen bereik. Door het opzetten van specifieke samenwerkingen en/of opleidingsprogramma's kan een breder publiek toegang krijgen tot de voordelen van Zuidas. Een stichting als Hello Zuidas, een platform van in Zuidas gevestigde bedrijven, heeft de kracht en slagvaardigheid om hieraan bij te dragen.

We willen daarnaast Zuidas beter inpassen in haar omgeving. Dit sluit aan bij de strategische doelstellingen van de gebiedsagenda Zuidas/Buitenveldert. We werken aan een betere afstemming tussen vraag en aanbod van voorzieningen. Daarbij houden we rekening met de veranderende bevolkingsamenstelling van zowel Zuidas als de omliggende buurten. Ook kunnen we het Gelderlandplein, als belangrijkste



Evenementen en creatief gebruik van de buitenruimte maken Zuidas aantrekkelijk voor een breed publiek.
foto: Eric Dix

winkelgebied, beter verbinden met Zuidas. Bijvoorbeeld door een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een goede oversteek over de De Boelelaan. Andersom geldt dat er binnen de gebiedsontwikkeling van Zuidas ruimte komt voor voorzieningen waarvan ook de buurt profiteert. We denken hierbij aan de toevoeging van zorgvoorzieningen, scholen en een bioscoop.

Tot slot zal het versterken van de RAI en de komst van hotels en recreatieve voorzieningen meer toeristen naar Zuidas trekken. Dit draagt ook bij aan de internationale profilering van het gebied (zie ook kader "Toerisme in Zuidas" op pagina 37).

De aanwezigheid en zichtbaarheid van kunst en cultuur versterken

Creativiteit en economie zijn, zeker in Amsterdam, met elkaar verweven. Voor de ontwikkeling van Zuidas is daarom een wervend cultureel klimaat onmisbaar. Kunst en cultuur in brede zin geven het stadsgebied karakter en identiteit

"Zuidas is zonder enige twijfel uitgegroeid tot dé toplocatie voor hoofdkantoren en de financiële en zakelijke dienstverlening in Nederland. Dit heeft een aanzuigende werking, waardoor in de toekomst nog meer kantoorhoudende bedrijven zich hier zullen willen vestigen. Herontwikkeling en gerichte nieuwbouw is daarom nodig om deze nieuwkomers te kunnen ontvangen." (CBRE)

Voorbeeld van het creatief en artistiek programmeren van openbare plekken: opening van het kunstwerk Fortuna van Leonard van Munster op het Mahlerplein
foto: Matthijs Immink



“Werk wordt steeds meer een fluïde activiteit, niet locatie- en functie-gebonden. Wat je ziet ontwikkelen is werk als een sociale activiteit, georganiseerd rond work-clubs, meer netwerken dan plekken. Bedrijven als zwermen, als tijdelijke verbanden. Om deze zwermen te kunnen aantrekken, moet het gebied goede pleisterplaatsen bieden: grote en kleine ruimtes, super publiek en super privé.”
(Florian Idenburg, SO-IL Architects New York en Harvard Graduate School for Design)

en scheppen een sfeer waardoor mensen zich kunnen hechten.

Om een wervend cultureel klimaat in Zuidas mogelijk te maken, willen we op verschillende plekken ruimte bieden aan kunst- en cultuurstellingen en voorwaarden scheppen om plekken (zowel in de openbare ruimte als in de gebouwen) creatief en artistiek te programmeren. Voor deze culturele activiteiten zoeken we contact met bewoners, werknemers en andere gebruikers in het gebied. Ook zoeken we de samenwerking met de Rietveldacademie en het Sandberginstituut en het aanwezige bedrijfsleven. Zo willen we de haalbaarheid onderzoeken van een bedrijsvennetwerk met kunstambassadeurs om bedrijfscollecties te ontsluiten. Tot slot denken we aan het benutten van de bouwplaats van Zuidasdok om tijdelijke kunstinitiatieven en –experimenten mogelijk te maken.

Een gemengd programma (kantoren, woningen en voorzieningen) staat centraal bij de ontwikkeling van Zuidas. Deze doelstelling betekent niet dat de mate van functiemenging in alle delen van Zuidas hetzelfde is. Integendeel, juist de aaneenschakeling van verschillende wijken en buurten, met unieke karaktereigenschappen, maakt de stad zo interessant en geliefd.

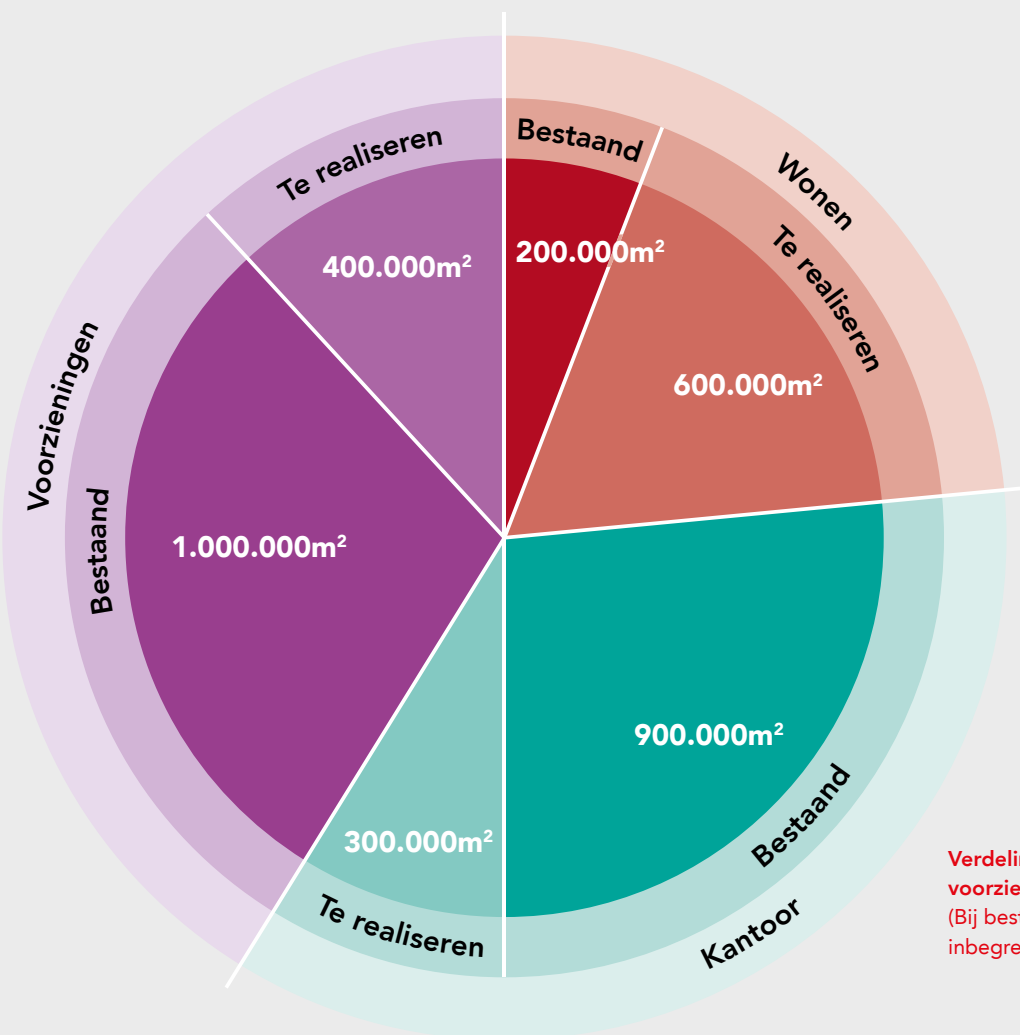
Bestaand metrage

In 2016 is er ca. 2.100.000 m² programma aanwezig of in aanbouw in Zuidas. Dit bestaat uit ruim 200.000 m² woningbouw, bijna 900.000 m² kantooroppervlakte en bijna 1.000.000 m² voorzieningen. Dit is inclusief het vastgoed dat al aanwezig was bij aanvang van het project Zuidas. Voorzieningen zijn alle niet woon- en kantoorfuncties. Van deze voorzieningen bestaat 15% uit de RAI, 34% uit de VU, 31% uit het VUmc en 9% uit overige onderwijsvoorzieningen. De overige 11% bestaat onder andere uit winkels, horeca en hotels.

Beoogd metrage

We gaan uit van een 'eindsituatie' met in totaal ongeveer 3.400.000 m² programma. Dit bestaat uit ongeveer 800.000 m² woningbouw, ongeveer 1.200.000 m² kantoren en ongeveer 1.400.000 m² voorzieningen. Op basis hiervan gaan we uit van ongeveer 7.000 woningen, afhankelijk van het type woning of woon-eenheid.

Naast de bovengenoemde ontwikkelingen zien we op verschillende plekken mogelijkheden voor verdere verdichting. Bijvoorbeeld in deelgebied Vivaldi (Boelehoven) en achter de nieuwe Rechtbank. Het betreft hierbij soms herontwikkeling van bestaand vastgoed. In de aankomende jaren onderzoeken we samen met



Verdeling tussen wonen, kantoren en voorzieningen
(Bij bestaand is ook vastgoed in aanbouw inbegrepen.)

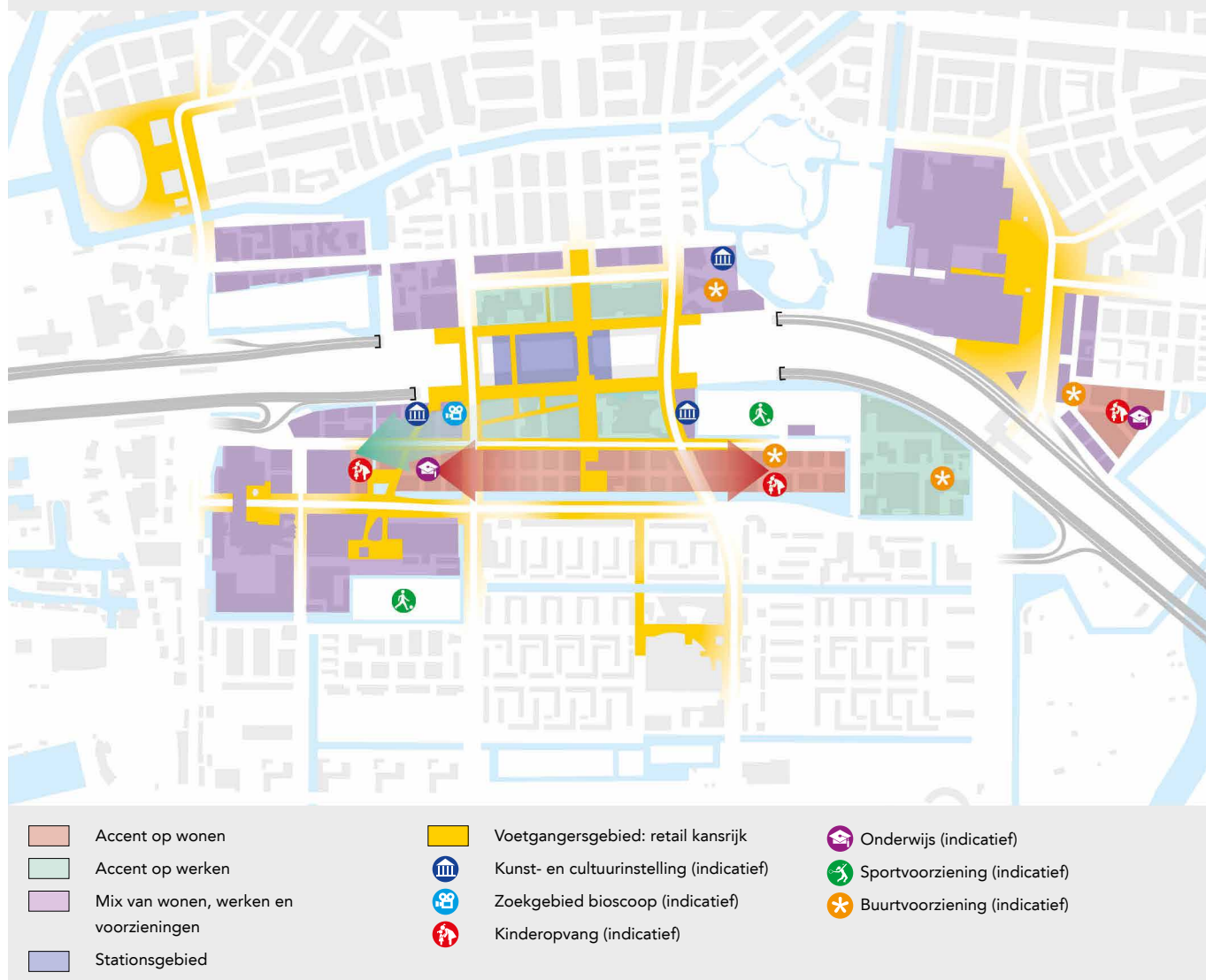
de betreffende partijen de haalbaarheid van deze ontwikkelingen. De beoogde kantoorontwikkeling sluit aan bij de afspraken in het kader van Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren Metropoolregio Amsterdam) en de behoefteramingen die in het verlengde daarvan zijn gedaan. Extra kantoorontwikkeling bovenop het beoogd metrage is voorsnog alleen mogelijk als we elders in Zuidas kantoorontwikkeling inruilen voor een andere functie.

In vergelijking met de Visie 2009 is het totale programma afgenomen. Dit komt onder andere omdat we in de voorgaande visie uitgingen van een variant van Zuidasdok, waarbij er bovenop de ondergrondse infrastructuur grootschalige vastgoedontwikkeling kwam. Nu is er besloten de snelweg te ondertunnelen en de sporen, in ieder geval voorlopig, bovengronds te houden. In de deelgebieden Ravel en Kop Zuidas is ten opzichte van de Visie 2009 het woningbouwprogramma geoptimaliseerd ten koste van kantoren en voorzieningen.

Functiemix

In het hart van Zuidas, het gebied rond station Amsterdam Zuid, werken we verder aan de ontwikkeling van een grootstedelijk centrum: een intensieve combinatie van vooral kantoren, restaurants, cafés en winkels. In de huidige situatie is de werkfunctie hier overheersend. In dit gebied willen we het zakelijk karakter behouden en versterken. Dit doen we door vooral in de richting van het Kenniskwartier nieuwbouw van kantoren mogelijk te maken en door voorzieningen toe te voegen die de positie van Zuidas als internationale toplocatie versterken. We stimuleren een meer multifunctioneel gebruik van de nieuwe en bestaande gebouwen, bijvoorbeeld door het toevoegen van openbare horeca en winkels.

De woonstrip van Gershwin wordt zowel in westelijke (Kenniskwartier) als in oostelijke richting (Ravel) uitgebreid. Ook hier is sprake van een gemengd stedelijk gebied met voorzieningen en plekken om te werken, maar met een duidelijk accent op de woonfunctie.



Programmatistische invulling

Voor woningbouw geldt dat we streven we naar een gevarieerd woningaanbod. Zie een verdere toelichting op pagina 48.

Voor kantoren geldt dat we de selectiecriteria bij nieuwbouw aanscherpen. Zie een verdere toelichting op pagina 35.

Onder voorzieningen verstaan we alle functies die niet woningbouw of kantoren zijn. We maken het onderscheid tussen buurtvoorzieningen en zelfstandige voorzieningen met groter verzorgingsgebied, die onderdeel zijn van Zuidas als internationale locatie. Denk hierbij aan hotels.

Het is uiteindelijk de som der delen die Zuidas maakt tot internationale toplocatie. Door het groeiend aantal woningen en daarmee het groeiend aantal bewoners neemt de vraag naar voorzieningen in Zuidas toe. En deze voorzieningen dragen weer in belangrijke mate bij aan Zuidas als zakencentrum.

Winkels en horeca: Concentratie van winkels en horeca vindt plaats in en rond station Amsterdam Zuid en aan de Gustav Mahlerlaan. Verdere groei voorzien we in westelijke richting, langs de Gustav Mahlerlaan en in de diagonaal van het Kenniskwartier. We zoeken aansluiting bij de stadstraten die Zuidas met het centrum en Buitenveldert verbinden. In de deelgebieden Ravel, Vivaldi, Fred Roeskestraat en Kop Zuidas gaan we uit van passende buurtvoorzieningen. Er is ruimte voor winkels en horeca, maar in een beperkte(re) concentratie. Voor een levendige invulling van de plinten en de straten zetten we ook in op kleine winkelunits.

Hotels: Hotels zijn een belangrijke aanvulling voor Zuidas als (inter)nationaal zakencentrum. Daarom voegen we de aankomende jaren al bijna 900 kamers toe (RAI hotel en Van der Valk). Naast deze hotelontwikkelingen is er ruimte voor bijzondere hotelconcepten die groten-deels hun eigen vraag creëren en/of gericht zijn op het internationale- en zakelijk karakter van Zuidas.

Bioscopen: De goede bereikbaarheid maakt Zuidas zeer geschikt voor de vestiging van een bioscoop als aanjager voor de levendigheid in het gebied. Daarnaast is een bioscoop een goede toevoeging aan de diversiteit van voorzieningen. Het is belangrijk dat de bioscoop een duidelijke entree op de begane grond krijgt. Voor de bereikbaarheid zetten we in op het ov, de fiets en voetgangers. De bioscoop zal daarom in het centrum van Zuidas een plek krijgen.

Sport: Er zijn twee voetbalclubs in Zuidas gevestigd; de Amsterdamsche Football Club (AFC) en Sportclub Buitenveldert (SCB). Beide sportcomplexen worden vernieuwd. Uitgangspunt is dat de toegankelijkheid van de sportvelden wordt verbeterd.

Net buiten Zuidas ligt de Sportas, met daaraan diverse sportfaciliteiten. Ook de groengebieden Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelland bieden talloze mogelijkheden voor sport en recreatie, ook op het water. We onderzoeken op welke manier de bereikbaarheid van deze gebieden verbeterd kan worden. Zie ook hoofdstuk 4.

Onderwijs en kinderopvang: Gezien het groeiend aantal woningen in Zuidas en het groeiend aantal schoolgaande kinderen in de stad neemt de vraag naar onderwijsvoorzieningen en kinderopvang toe. De eerstkomende jaren kan deze groei worden opgevangen binnen de bestaande huisvesting van onder andere het Integraal Kind Centrum Zuidas Kindercampus. Deze school wordt binnen Ravel uitgebreid en krijgt hier uiteindelijk ook een definitieve locatie.

Op termijn is dit niet voldoende. In lijn met het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs 2015 houden we rekening met het huisvesten van twee nieuwe basisscholen in of direct nabij Zuidas. Een aan de westzijde (Kenniskwartier en omgeving) en een aan de oostzijde (Kop Zuidas en omgeving). Daarnaast bieden we tenminste ruimte aan drie nieuwe kinderopvangvestigingen; in de deelgebieden Kop Zuidas, Ravel en Kenniskwartier.

Gezien de specifieke ruimtelijke eisen die gelden bij de vestiging van onderwijs en kinderopvang (zoals voor buitenruimte en minimale afstand ten opzichte van de A10) moeten we in zo'n vroeg mogelijk stadium rekening houden met inpassing van deze functies.

Er zijn momenteel twee internationale scholen gevestigd in Zuidas; de Amsterdam International Community School en de British School Amsterdam. Beide scholen zoeken momenteel naar nieuwe huisvesting. Tenminste een van de twee scholen krijgt een nieuwe plek in, of dichtbij Zuidas.

Medische voorzieningen: Gezien de toenemende vergrijzing in de aangrenzende buurten (Oud Zuid en Buitenveldert) gaan we ervan uit dat de vraag naar medische voorzieningen groeit. Een flexibele openbare plint maakt vestiging van medische voorzieningen mogelijk.



3 Een levendige woonwijk

Zuidas wordt steeds meer een plek om te wonen. In 2016 wonen er zo'n 2.000 mensen in Zuidas en dat aantal groeit snel. De ambitie is om van Zuidas een populair woongebied te maken. Een wijk met een grote diversiteit aan nieuwe, lichte woningen, in een hoogstedelijke omgeving en met een moderne en kosmopolitische sfeer. Hiervoor besteden we extra aandacht aan de menselijke maat in de architectuur en een groene inrichting van de openbare ruimte.

Om in de toekomst succesvol te zijn als internationaal zakencentrum is de ontwikkeling van Zuidas naar een levendig en multifunctioneel gebied een belangrijke voorwaarde. Wonen speelt daarin een doorslaggevende rol. Een groeiend aantal woningen betekent meer bewoners en daarmee meer leven op straat. Het draagvlak voor voorzieningen neemt verder toe en meer mensen bezoeken Zuidas.

Het aantal mensen dat op zoek is naar een woning in Amsterdam, het liefst niet te ver van het centrum, is groot. Door flinke aantallen woningen toe te voegen aan Zuidas wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van het grote woningtekort in Amsterdam. Vooral starters op de woningmarkt hebben behoefte aan beschikbare en betaalbare woonruimte. Maar ook voor het groeiend aantal stadsgezinnen en senioren in de stad kan Zuidas een keuze worden (Kansen voor Zuidas, W-team 2015).

In Zuidas komen in totaal ongeveer 7.000 woningen voor zo'n 13.000 tot 15.000 Amsterdammers. Dat is bijna net zoveel als het Oostelijk Havengebied (8.500 woningen) en meer dan de Stadionbuurt (6.500 woningen). Een groot deel van deze woningen is in 2030 klaar. Zuidasdok draagt bij aan een beter leefklimaat met minder geluidsoverlast. De meeste ramen kunnen open en bijna nergens zijn dove gevels nodig.

Doelen



- 1 Ruimte bieden aan een breed aanbod aan kwalitatief hoogwaardige nieuwbouwwoningen voor diverse doelgroepen**
- 2 Inzetten op een aantrekkelijke woonomgeving met passende voorzieningen**
- 3 Ruimte bieden aan ideeën en initiatieven van bewoners**

Hoogwaardige nieuwbouwwoningen voor diverse doelgroepen

In Zuidas is voldoende ontwikkelruimte om woningen te bouwen voor diverse doelgroepen: van starters tot senioren, van internationale carrièrejagers tot stadsgezinnen.

Om de beoogde verscheidenheid in type woningen te bereiken, gelden de volgende uitgangspunten: Minimaal 30% van de woningen valt in het sociale segment. Hieronder vallen ook studentenwoningen. Daarnaast dient minimaal 30% van de woningen te bestaan uit vrije sector huurwoningen, waarvan ten minste de helft bereikbaar moet zijn voor middeninkomens.

Met name de woningen in het middensegment zorgen voor verbetering in de doorstroming. De toevoeging van studentenwoningen of 'Friends' woningen waarbij meerdere alleenstaanden achter één voordeur wonen, sluit ook goed aan bij Zuidas. Ook woningen met een hoog comfortniveau zijn in Zuidas goed denkbaar en

passen bij het internationale karakter van het gebied. Daarnaast bieden we ook stadsgezinnen ruimte, onder andere door het stimuleren van collectief opdrachtgeverschap. Ook verwachten we dat door de goede bereikbaarheid en de hoge dichtheid van voorzieningen, Zuidas een aantrekkelijk woonmilieu wordt voor het groeiend aantal senioren in de stad.

Op deze manier willen we gemengde woonmilieu maken die bij de identiteit van Zuidas én bij de Amsterdamse traditie van gemengde wijken passen. Zo bieden we ruimte aan starters en studenten, die vaak vooral tijdelijk ergens wonen. Maar ook aan 'kopers' die zich vaak meer binden aan een wijk en eerder geneigd zijn te investeren in de woning en woonomgeving. De aanwezigheid van studenten vinden we belangrijk, omdat studenten zorgen voor levendigheid op straat en de internationale uitstraling vergroten. In Ravel zijn 800 tijdelijke studentenwoningen opgeleverd. De komende vijf jaar zoeken we naar een permanente plek voor studentenhuisvesting in

Zuidas, bijvoorbeeld in het Kenniskwartier.

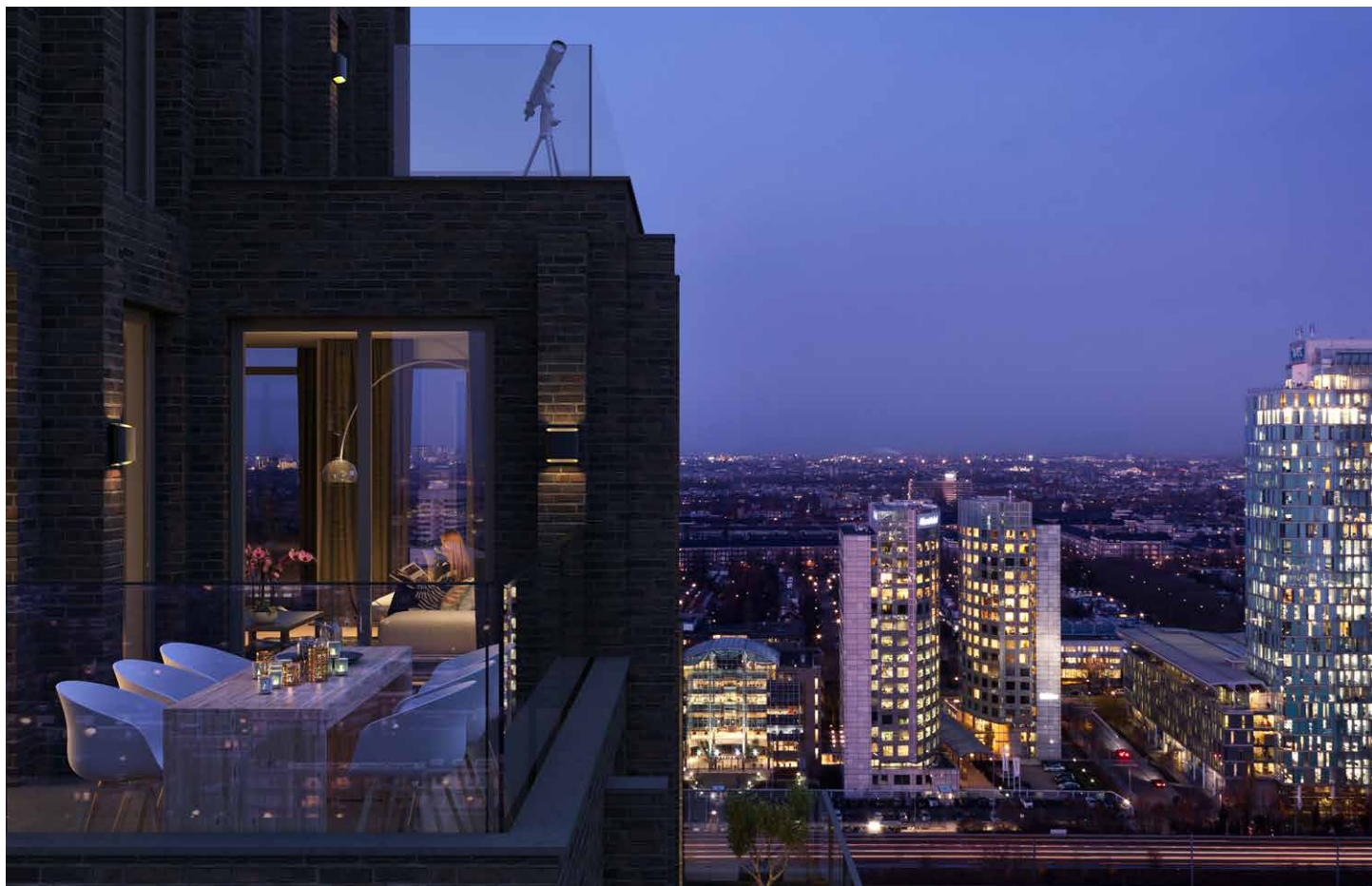
Er blijft voldoende ruimte om in de deelgebieden verschillende accenten te leggen, die passen bij de bestaande kenmerken en de omgeving van dat gebied (Kansen voor Zuidas, W-team 2015). Door de hoge dichtheden en internationale uitstraling zijn de deelgebieden in de zakelijke kern van Zuidas (o.a. Strawinsky, Mahler en Gershwin) extra in trek bij ambitieuze starters en 'internationals'. In het Kenniskwartier komen wonen, werken en studeren bij elkaar in een dynamische stedelijk gebied. Dit biedt extra kansen voor studenten en medewerkers van de VU en het VUmc. Ravel en Kop Zuidas bieden in het bijzonder een woonmilieu dat aansluit bij de woonwensen van stadsgezinnen en senioren.

De komende vijf jaar willen we ook inzetten op het ondersteunen van zorgvoorzieningen die langer zelfstandig wonen mogelijk maken. Op die manier dragen we bij aan de 'age friendly city'. Ravel wordt autoluw met veel ruimte voor spelen en ontmoeten in de openbare ruimte. Ook speelvoorzieningen horen daarbij.

Ten slotte zetten we in op een hoge kwaliteit bij alle woningen in Zuidas. De minimale verdiepingshoogte van 3,3 meter is hierbij doorslagge-

"Ik ben verhuisd naar Zuidas. De eerste vraag die ik krijg is: Kan je daar ook wonen? Ja, dat kan. En het bevalt prima. Goede bereikbaarheid. De stad op fietsafstand. Veel groen in de buurt. Dynamiek door de week en rust in het weekend. Maar om er een levendige buurt van te maken met een eigen karakter zijn meer bewoners nodig en moet het typische ketengeoriënteerde horeca- en winkelaanbod aangevuld worden met unieke concepten. Iets dat je alleen op Zuidas kan vinden... pas dan krijgt de wijk karakter."
(Bron: Online peiling 2015)

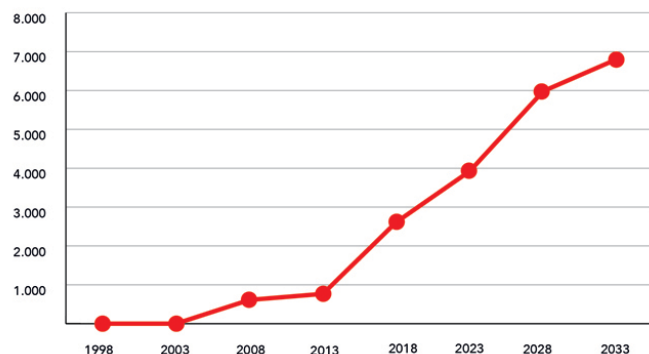
Wonen op grote hoogte. Impressie van 900 Mahler impressie: G&S vastgoed



“Zuidas has transformed itself in recent years into an exciting, diverse, confident and contemporary neighbourhood of Amsterdam. And it continues to get better, with new arts and culture facilities, more convenient transport systems, and a commitment to people first environments in the new Visie. This transformation is being recognized globally as well as Zuidas continues to be the place of choice for the best global businesses and people”
(Malcolm Smith, Arup)

Verhouding tussen wonen en werken		
Ørestad	1	4
Hafencity	1	3
Zuidas	1	3

Het aantal woningen op de Zuidas groeit in rap tempo...



Van **6.700** nu
naar **11.800** in 2040

Aantal stadsgezinnen in stadsdeel Zuid

vend. Hierdoor komt er veel licht in de woningen en kunnen ook kleine woningen een ‘groots’ gevoel krijgen. Uit het Bewonersonderzoek 2015 blijkt ook dat de aanwezigheid van goede buitenruimten zeer belangrijk is voor de waardering van de woning. Dit krijgt extra aandacht bij het opstellen van onze bouwenveloppen. Dat geldt ook voor passende inpandige parkeervoorzieningen voor auto’s, scooters en bakfietsen. Stadsbreed is er veel vraag naar woningen en we verwachten dat deze verder zal toenemen. We zetten in op de bouw van gemiddeld 350 woningen per jaar, ook tijdens de bouw van Zuidasdok.

Inzetten op een aantrekkelijke woonomgeving met passende voorzieningen

De nabijheid van voldoende stedelijke voorzieningen zoals cafés, restaurants, winkels, scholen, kinderopvang, sport- en zorgvoorzieningen is een doorslaggevend onderdeel van een succesvolle stedelijke woonomgeving. DenkZuidas en het Bewonersonderzoek 2015 bevestigen dit.

We kiezen voor een concentratie van winkels en horeca op de plekken waar loopstromen (zijn) ontstaan en waar de werelden van reizigers, werkers, bewoners, studenten en andere gebruikers samenkomen. Dit is het gebied rondom het station Amsterdam Zuid en aan de Gustav Mahlerlaan. Deze concentratie ontwikkelt zich in westelijke richting naar en in het Kenniskwartier.

Het winkelaanbod in station Amsterdam Zuid richt zich op de ‘functionele’ koopbehoefte voor de reiziger. Langs de Gustav Mahlerlaan en in de uitbreiding richting het Kenniskwartier is ruimte voor meer op bewoners en werknemers gerichte winkels en horeca. Denk daarbij aan de bloemenzaak, delicatessenwinkel, kapper, supermarkt, opticiens of tandarts. Maar ook aan grootstedelijke voorzieningen zoals een bioscoop.

Verder is er een uitgebreid aanbod in winkelcentrum Groot Gelderlandplein. Dat is belangrijk voor de bewoners van het zuidelijk deel van Zuidas. Een prettige en logische langzaamverkeerroute tussen Zuidas en het Gelderlandplein is dan een belangrijke voorwaarde. In de deelgebieden Ravel, Fred Roeskestraat en Kop Zuidas gaan we uit van buurtvoorzieningen. In deze gebieden is ook ruimte voor maatschappelijke- en vrijetijdsvoorzieningen, die direct aansluiten bij de behoefte in het gebied en de directe omgeving. Denk hierbij aan scholen, sport- en zorgvoorzieningen.

In de bestemmingsplannen en bouwenvoloppen houden we al in een vroeg stadium rekening met de wensen en eisen van de toekomstige ondernemers/exploitanten. Tegelijkertijd willen we ook voldoende flexibel blijven om in de toekomst met de veranderende wensen en eisen te kunnen meebewegen. We maken een grote verscheidenheid aan voorzieningen mogelijk op de begane grond van gebouwen (de 'plinten') door flexibiliteit in prijs en grootte van de ruimtes. Op bepaalde plekken is ook woningbouw in de plint mogelijk, zeker als dit bijdraagt aan de levendigheid op straat.

De bovenstaande ambities krijgen dankzij Leef Zuidas een belangrijke impuls. Bijvoorbeeld door het al vroeg betrekken van de omgeving, het doorgaan met de inzet van een zogenaamde plintenmanager als makelaar tussen vraag en aanbod en het stimuleren van tijdelijk gebruik van leegstaande eenheden, bijvoorbeeld door start-ups of kunstenaars. Leef Zuidas is daarmee noodzakelijk voor de doorgroei van Zuidas als woongebied.

Ruimte bieden aan ideeën en initiatieven van bewoners

Met de verdere ontwikkeling van Zuidas groeit ook het aantal mensen dat wil bijdragen aan de toekomst van het gebied. Door zich er te vestigen, door er evenementen te organiseren, maar ook door mee te willen denken over de verdere inrichting en ontwikkeling van het gebied. De afgelopen jaren deden we hier al goede ervaringen mee op. Onder andere bij de inrichting van het Beatrixpark en de plannen voor de Vijfhoek. Hier gaan we de komende jaren mee door. Participatie is het uitgangspunt bij het ontwerpen van de openbare ruimte. We houden als gemeente de verantwoordelijkheid om de openbare ruimte in te richten en het ontwerp binnen de financiële en (ontwerp-)technische kaders te houden. Maar er komt meer ruimte voor de bewoners om mee te denken en mee te beslissen.

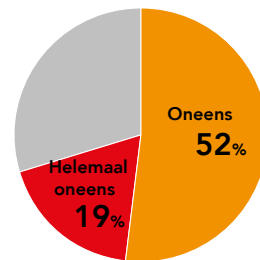
Zo kunnen bewoners bij de inrichting van de openbare ruimte aangeven wat ze daar graag terugzien. Is de wens meer speelplekken voor jonge of juist voor oudere kinderen? Is er behoefte aan geveltuinen of juist aan een gemeenschappelijke groenstrook? Deze wensen voegen we bij de andere eisen die aan de openbare ruimte worden gesteld. Bijvoorbeeld voldoende ruimte voor het verkeer, kabels en leidingen, laden en lossen, etc. Het ontwerp voor

"Zuidas still misses its residential character. So far there are construction buildings growing around and very little room given to local retail development, especially entertainment and playgrounds for children, parks and activities or events involving local residents. Everything is very focussed on non-residents interests."

(Bron: Online peiling 2015)

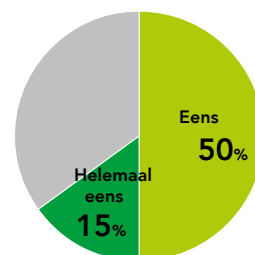
Participatietraject denkZuidas:

"**Levendigheid** moeten bewoners en bedrijven **zelf verzorgen**. Daar heeft de gemeente geen rol in."



Participatietraject denkZuidas:

"**Bewoners en marktpartijen** moeten leidend zijn bij de inrichting van de openbare ruimte"



Bewonersonderzoek Zuidas 2015:

Waardering van voorzieningen

Een onvoldoende voor uitgaans- en culturele voorzieningen, winkels en speelplaatsen



4,0



5,0



4,3



De aanwezigheid van goede buitenruimten is zeer belangrijk voor de waardering van de woning. Hier een referentie van het Andreas-ensemble foto: Edwin van Eis

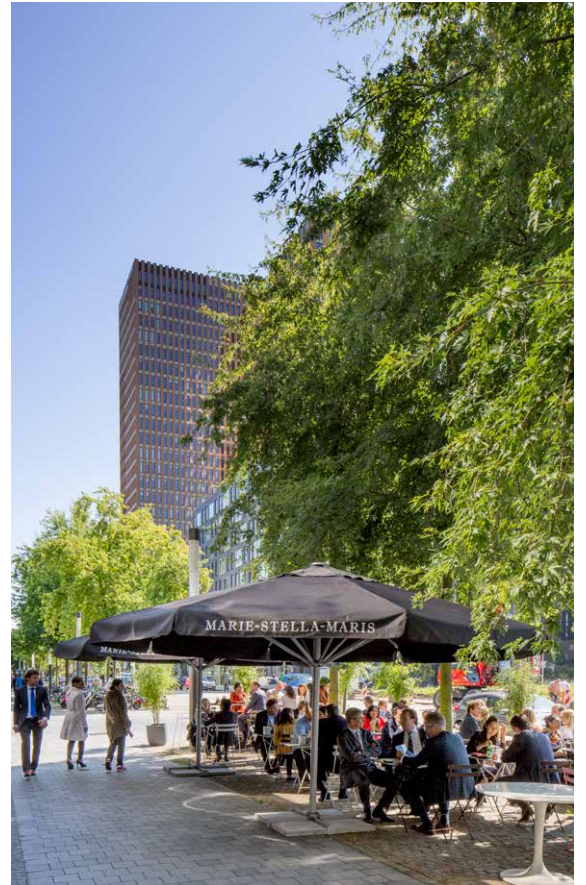
Stad in trek

De bevolking van Amsterdam groeit veel harder dan in de afgelopen decennia. Vooral natuurlijke aanwas bepaalt de groei van de bevolking in Amsterdam. Maar ook migratie uit binnen- en buitenland heeft een belangrijk aandeel in de groei. Ook in de toekomst zal een gestage stroom van immigranten om uiteenlopende redenen naar Amsterdam blijven trekken. Studie en werk zijn belangrijke redenen voor jongeren en internationals om voor Amsterdam te kiezen. Opvallend is ook dat in de stad meer kinderen worden geboren dan in het recente verleden. Jonge gezinnen kiezen er bovendien steeds vaker voor om in de stad te blijven wonen. Hetzelfde geldt voor senioren. Tussen nu en 2040 neemt het aantal 70-plussers alleen al in Amsterdam toe van circa 60 duizend naar bijna 140 duizend. (PBL/CBS-bevolkingsprognose)

Vooral wijken bij het centrum zijn populair, maar die grens begint snel te verschuiven. In het kader van 'Ruimte voor de Stad' wordt gezocht naar ruimte voor 50.000 woningen voor 2025. Die ruimte wordt vooral binnen de huidige stadsgrenzen gezocht. Kansen liggen er vooral in de 'ringzone' waarvan ook Zuidas deel uit maakt. Zuidas wil tenminste 7.000 woningen bouwen en de woningproductie versnellen waar dat kan.

de openbare ruimte dat daar uit voort komt, bespreken we vervolgens met de betrokken bewoners. Hierbij geven we ook uitleg over welke wensen we wel en welke we niet kunnen overnemen. Daarna volgt de aanleg en het beheer. Ook hier kunnen bewoners een rol in spelen.

Maar ook voor andere initiatieven van bewoners, zoals het organiseren van een buurtfeest of een filmavond, is ruimte. Vanuit het programma Leef Zuidas helpen we de bewoners waar nodig en mogelijk om deze ideeën in Zuidas waar te maken. Zo wordt Zuidas meer van ons samen.



De nabijheid van grote en kleine voorzieningen is een doorslaggevend onderdeel van een succesvolle stedelijke woonomgeving foto's: Jesse Kraal (linksboven), Marc Dorleijn (rechtsboven en links midden), Bas Uterwijk (onder)



Ontwikkelingen die elders in deze visie worden toegelicht, vragen om nieuwe accenten in de stedenbouw. Zuidas wordt meer gemengd, wonen vervangt een deel van het werken. Aan de autonome ontwikkeling van het autoverkeer wordt een halt toegeeroepen ten gunste van fiets en voetganger, ten gunste van de verblijfskwaliteit in het openbaar gebied. Het voorlopig bovengronds laten van het station Amsterdam Zuid, maakt een continue weefsel van straten en blokken van het Zuider Amstelkanaal tot aan de De Boelelaan vooralsnog onmogelijk. Nieuwe stationspleinen aan de noord- en de zuidzijde, ontstaan op het dak van de tunnels voor de A10, vormen samen met nieuwe en verruimde passages door het station de centrale verbindende openbare ruimte van Zuidas. In plattegrond doet de vorm van dit royaal met bomen beplante stelsel van straten en pleinen denken aan een Chinees karakter. Tijdens de bouw van de twee tunnels, waarin een kleine kilometer van de A10-Zuid ondergronds wordt gebracht, blijft de verhoogde Strawinskylaan gehandhaafd. De context van het omringende Buitenveldert gaat als basis van de grote lijnen en architectonische referenties een grotere rol spelen dan voorheen. De modernistische stedenbouw met zijn evenwichtige composities van eenvoudige volumes in een vooral als 'groen' of 'landschap' te ervaren continue ruimte, is de context voor de stedenbouw in Zuidas. De monumentale laanbeplantingen van hoofdroutes als de Europaboulevard of de Minervalaan bieden een goed aanknopingspunt voor de verankering van Zuidas in zijn omgeving.

De tuinstad wordt versterkt in de zone ten noorden van de Strawinskylaan. Niet langer een stadsrand, maar een speciale zone die aansluit bij Buitenveldert en Zuidas tegelijk. Aan de iconen van 20e eeuwse en vroeg 21e eeuwse architectuur in dit gebied, van het Burgerweeshuis tot en met de Synagoge aan de Zuidelijke Wandelweg, worden nieuwe toegevoegd. De 'Vijfhoek' verandert in een essentiële schakel tussen deze noordelijke zone en het Zuidplein. De verhoogd gelegen Strawinskylaan wordt, maximaal van bomen en groene bermen voorzien, verbonden met de wereld van voetgangers en fietsers aan de voet van de dijk. De weg op de dijk doet tijdens de bouw van het dok dienst als buffer van het busstation. Definitief kan het een echt groen element worden of alsnog worden getransformeerd in een stedelijke allee. Een nieuwe fietsenstalling onder de Vijfhoek maakt het mogelijk de doorgang onder de Strawinskylaan naar het Zuidplein ruim en licht te maken.

Het centrale, dichtst bebouwde deel van Zuidas, binnen het nieuwe fietscarré, wordt ontsloten door een stelsel van pleinen en straten voor voetgangers, het Chinese teken. De bestrating op de pleinen loopt door tot op de perrons, als vloer van de stad. Niet een stationsgebouw als icoon maar een continuüm van openbare ruimtes van de atria van gebouwen als de ABN/Amro en het World Trade Center tot in de treinen en trams is het hart van Zuidas. Aan de noordzijde van het station wordt een verhoogde fietsroute annex ecologische zone opgenomen, de Daklaan. Deze laan maakt de stallingen dicht bij stationsentrees bereikbaar voor fietsers. Het verbindt de groene oases van het Beatrixpark en de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert. Op grotere schaal verbindt het twee groene scheggen uit de hoofstructuur van de stad. Het ontsluit het hart van Zuidas voor fietsers uit het gebied binnen de Ringweg A10, de fietsstad. Het viaduct dient als kader voor pleinfuncties en fietsenstallingen. Het geeft smoel aan het noordelijke stationsplein. Het kan bij het alsnog ondergronds brengen van het station als 'Promenade Plantée' of 'The High Line' een karakteristiek element blijven in Zuidas. De unieke kwaliteit van het voor voetgangers veilig en comfortabel bereikbaar zijn van alle functies in het kerngebied van Zuidas enerzijds en al het openbaar vervoer anderzijds blijft zo behouden.

Zuidas wordt het dichtst bebouwde stuk stad van Nederland. Enkele principes die gehanteerd zijn bij het bouwen in de deelgebieden Mahler en Gershwin blijven onverkort van kracht. Gebouwen hebben een plint, een midden en een top. De plint zorgt voor aansluiting op het publiek domein en voor een menselijke schaal. Het midden herbergt het grootste deel van het programma, de top maakt het gebouw van verre herkenbaar. Set-backs worden als nieuw middel geïntroduceerd, om te beginnen in het Kenniskwartier, ter verbetering van het windklimaat en de bezonning in het openbaar gebied. Hoogbouw staat in een dambordpatroon in het patroon van straten. Dat garandeert uitzicht en bezonning, voor het publiek domein zowel als voor de gebouwen. Buitenruimtes als balkons en terrassen gaan een grotere rol spelen in de architectuur van de gebouwen dan voorheen. De verschuiving van het accent van kantoren naar meer gemengd krijgt zo uitdrukking. Het niveau van de architectuur blijft een middel om de internationale ambities van Zuidas waar te maken.

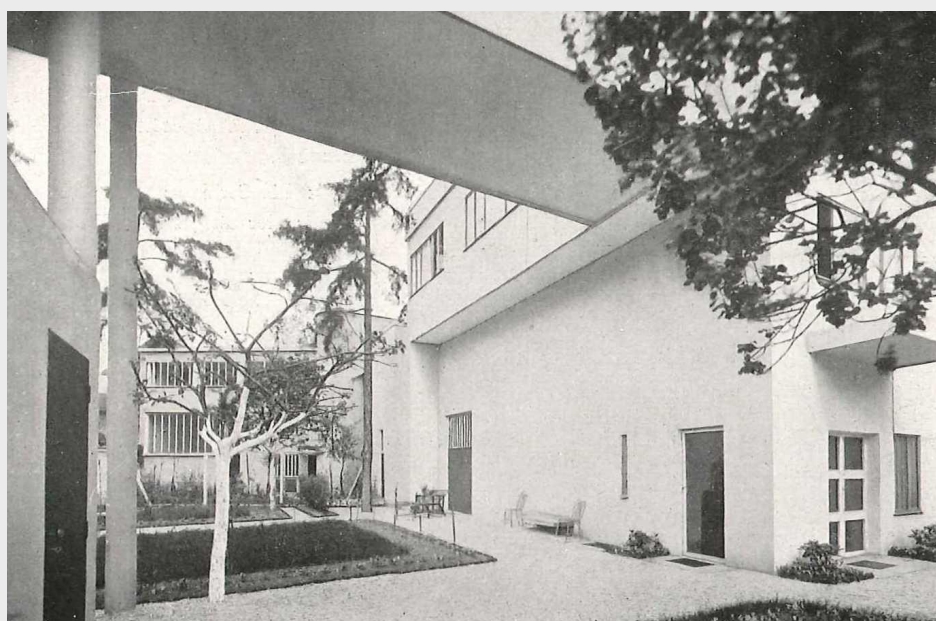
De water- en groenstructuren ten zuiden en ten noorden worden doorgezet en afgerond in Zuidas. Zuidas wordt 'regenbestendig' met bufferruimte voor regen-

water die tevens dient voor spelen, zitten, ecologische verbindingen en laanbeplantingen. Een stelsel van grachten, watergangen of singels is de constante basis van alle Amsterdamse stedenbouw. Singels zullen in het Kenniskwartier en rondom sportpark Goed Genoeg de tuinstad in Zuidas brengen. Het op een ander niveau gelegen water vanuit het plan Berlage krijgt royale afrondingen in het Beatrixpark en nabij de Fred. Roeskestraat. De noord-zuid straten die Buitenveldert via Zuidas met de oude stad verbinden, krijgen symmetrische straatprofielen, voorzien van laanbeplanting. Bestaande bomenrijen worden in de nieuwe laanbeplantingen opgenomen. De De Boelelaan krijgt, als verbindend element, een robuuste laanbeplanting en nieuwe wandel- en fietspaden langs een brede singel met een zachte groene oever. Zuidas wordt ook een woonbuurt. In een hectische stedelijke omgeving is het van de continue ruimte afgezonderde rustpunt nodig. Gebruik door kinderen en andere bewoners stelt nieuwe eisen aan het ontwerp van een beschutte plek uit de wind, in de zon. In alle deelplannen zullen in de uitwerking kleine postzegelparken en beschutte hoeken deel worden van het programma. Voorbeeld is een waterplein dat de verbinding VU/Zuidas een speciaal accent geeft en tegelijk de continuïteit van het waterstelsel en de lange lijn van de De Boelelaan zichtbaar maakt.

De uitbundige mix van architectuur in Zuidas contrasteert met de soberheid van de architectuur in Buitenveldert. Die variatie kan positief worden gezien, ze is er immers, maar ze heeft rust en heldere, lange lijnen in de plattegrond, op straatniveau. De vaste hand in de lijnvoering van het plan voor Buitenveldert is hier de inspiratie. Ruimte voor royale, structurerende

laanbeplantingen, met bomen van de eerste orde grootte wordt prioriteit. In de architectuur wordt een koerswijziging in gang gezet, van imago en 'branding' gericht op de veronderstelde smaak of leefstijl van beoogde doelgroepen, naar ruimtelijkheid, de kwaliteit van materiaal en detail en maximale vergroening. Ruimtelijke relaties tussen privé- en openbare ruimte zijn een probaat middel om variatie te brengen in een orthogonaal raster van straten en blokken. Het Buitenveldert uit de jaren vijftig laat dat zien. Vooral voor de voetganger en de fietser is die afwisseling van belang. In Gershwin zijn de positieve effecten van deze 'ruimtelijke doordringing' al te zien. Daar zijn ook de aanzetten te vinden voor de gezochte architectuur van het appartementengebouw. Aandacht voor de woningplattegronden, de buitenruimtes en de aanhechting van de begane grondlaag aan het publiek domein krijgen het accent. De wijk Hygiënopolis in Sao Paulo is een voorbeeld, een verticaal Buitenveldert uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Het wonen in een appartement heeft nieuwe dimensies nodig in de Amsterdamse context, in een architectuur die de inhoud boven de vorm stelt. Nieuw voor Zuidas wordt het gebouw met gemengd gebruik naar voorbeelden uit Azië.

Een betere vervlechting van Zuidas met het omringende Amsterdam is de laatste hier te noemen ambitie. De VU/VUmc, het Gelderlandplein en de Beethovenbuurt en het Beatrixpark zijn aanknopingspunten met meerwaarde voor Amsterdam als geheel. Aan de plattegrond van Zuidas wordt een aan de Claude Debussylaan verwante diagonale route toegevoegd, die de verbinding tussen het vernieuwde station Amsterdam Zuid en de vergrote VU/VUmc extra betekenis geeft.



De mogelijkheden van nieuwe bouwmaterialen die het modernisme inspireerden: zwevende volumes, nieuwe relaties tussen binnen en buiten.
foto: Sigfried Giedion



4 Verbonden door groen en water

In de vestigingskeuze van mensen en bedrijven speelt 'kwaliteit van leven' en in het bijzonder de aanwezigheid van aantrekkelijke openbare ruimte, groen en water een steeds grotere rol. Uit de online peiling denkZuidas blijkt duidelijk dat de huidige gebruikers groen en water belangrijk vinden om te kunnen ontspannen in een hoogstedelijk gebied.

De aanwezigheid van aantrekkelijke plekken in het groen of bij het water vormt een basisvoorwaarde voor een verdichtende Zuidas. Er moet voldoende ruimte zijn om te kunnen ontspannen, te spelen en creativiteit te ontplooien. De ruimte hiervoor is binnen en rond Zuidas aanwezig, maar we kunnen die nog verbeteren en beter verbinden.

De populariteit van het stedelijk groen is de laatste tien jaar enorm gestegen (Grote Groenonderzoek 1996, 2008, 2013). Amsterdammers bezoeken veel vaker parken en groengebieden in en rond de stad. Niet alleen als oases van rust, maar ook steeds vaker als groene setting voor uiteenlopende 'stedelijke activiteiten': om vrienden te ontmoeten, te zonnen, te sporten, te werken, te studeren of een festival te bezoeken. Door drukke agenda's van bewoners en werkers neemt de waarde van aantrekkelijk groen 'om de hoek' toe. Het wordt daarom steeds belangrijker om vlakbij de woning voldoende aantrekkelijke plekken in het groen of aan het water te maken.

Verder vormen groen en water een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven zelf. Voldoende groen en water in Zuidas is geen luxe; het is pure noodzaak voor mens en dier. Door klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Water en groen hebben een dempende werking op temperaturen in de stad en kunnen effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, diverser en goed verbonden groen en water belangrijk voor een divers dieren- en plantenleven.

De Agenda Groen (2015) wijst ook op het belang van groen voor de gezondheid van Amsterdam-

mers. Alleen al het zicht op groen blijkt positief te werken op de gezondheid van mensen. Maar groen kan ook uitnodigen om te bewegen. Sporten buiten clubverband neemt enorm toe. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de hoeveelheid hardlopers op de Sportas of yoga'ers in het Beatrixpark.

Door de aanleg van Zuidasdok neemt de geluids-overlast af en verbetert de verblijfskwaliteit. De snelweg krijgt aan weerszijden de uitstraling van een groene corridor. Zo komen er langs en tussen de rijbanen en in de nieuwe openbare ruimte bomen. We zetten in op keerwanden en geluidschermen met hoogwaardig groen.

Een deel van het groen in Zuidas valt binnen de Hoofdgroenstructuur Amsterdam. Het gaat om drie verschillende plekken en drie verschillende groentypen: het Beatrixpark als stadspark, de sportvelden in Ravel als sportpark en R.-K. Begraafplaats Buitenveldert als type begraafplaats. De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil behouden en bestaat uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool. Deze structuur is in ecologisch en recreatief opzicht van belang voor de stad en voor Zuidas.

Doelen



- 1 Groen en water in en rondom Zuidas toevoegen en verbeteren voor divers en intensief gebruik**
- 2 Groen en water in en rondom Zuidas beter verbinden en toegankelijk maken**
- 3 Groen en water in de openbare en privéruimte dragen bij aan een Zuidas die leefbaar, robuust en regenbestendig is**

Groen en water toevoegen en verbeteren voor divers en intensief gebruik

Zuidas krijgt een hoogwaardig netwerk van groen en water op verschillende schaalniveaus:

groot en klein, bestaand en nieuw, op maaiveld en op grote hoogte, privé en openbaar, tijdelijk en permanent. Deze plekken bieden beschutting tegen de wind en de zon. Maar het zijn vooral



aantrekkelijke ruimten die naar behoefte kunnen worden gebruikt. Balans in gebruik is daarbij het sleutelwoord. Er moet ruimte zijn voor mensen die deze plekken willen gebruiken voor stedelijke activiteiten maar ook voor mensen die op zoek zijn naar rust en natuurbeleving.

Eén van de meest tot de verbeelding sprekende ambities is de bouw van de Daklaan, een verhoogde groene fiets- en wandelroute in het hart van Zuidas. Dit draagt bij aan de unieke groene structuur van het centrum van Zuidas. In ieder deelgebied komt tenminste één postzegelpark. Een postzegelpark is een klein, groen ingericht parkje of pleintje. Een aantal wordt specifiek samen met de omgeving ingericht. Andere postzegelparken worden juist bewust 'leeg gelaten'.

Ook bestaande en nieuwe gebouwen bieden unieke kansen voor het inpassen van water en groen. Groene daken op grote hoogte spreken daarbij het meest tot de verbeelding. Ze dragen bij aan de verblijfskwaliteit en aan het klimaatbestendig maken van Zuidas. Dit kan een beeldbepalende kwaliteit worden van Zuidas. Tenslotte

zijn er ook mogelijkheden te over in gebouwen, binnentuinen of op muren.

Imposante bomen geven allure aan Zuidas en helpen ook bij het verminderen van windhinder. Bovendien helpen doorgaande bomenrijen bij het scheppen van rust en samenhang tussen de onderlinge gebieden in Zuidas en met de aangrenzende buurten. Daarom willen we vooral langs de stadsstraten doorlopende rijen bomen. Zo komen er over de gehele lengte van de De Boelelaan twee bomenrijen. Het moeten bomen zijn die groot kunnen worden en die bestand zijn tegen de zware omstandigheden in een hoogstedelijk gebied als Zuidas. De belangrijkste bomenrijen komen in de stedelijke hoofdbomenstructuur die in de maak is (Agenda Groen 2015).

Een goede waterhuishouding is essentieel voor Zuidas. We leggen een robuuste waterstructuur aan die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater.

Naast het toevoegen van groen en water, verbeteren we ook het bestaande. Het Beatrixpark

Ook bestaande en nieuwe gebouwen bieden kansen voor het inpassen van groen en water
foto: Arjan Molenaar

“Een levendige stad bestaat bij de gratie van contrasten. Wat in een oogopslag opvalt als je naar Zuidas kijkt, is dat er een radicale verbinding mist met de omliggende stad. Die radicale verbinding is een gemiste kans.”
(Riette Bosch, West 8, Deelnemer denkZuidas 12-02-15)

is het enige echte stadspark binnen de grenzen van Zuidas. Het zal met alle ontwikkelingen in de omgeving intensiever en diverser gebruikt gaan worden. Het park moet daar op voorbereid zijn. Het moet zich geleidelijk aanpassen aan de veranderende behoeftes van huidige en toekomstige gebruikers van Zuidas: van bewoners, studenten, werkers en buitenlandse bezoekers. Daar werken we met de huidige herinrichting nu al aan. Delen van het Beatrixpark, waaronder het zuidelijke deel, worden ingericht voor intensiever gebruik. In andere stukken van het park zal juist ruimte zijn voor beleving van stilte, natuur en rust.

Het groen in Zuidas vormt een belangrijk onderdeel van de beweeginfrastructuur van de stad: groene speelplekken, sportveldjes, ruimte voor outdoor fitness, maar ook groene ‘beweegroutes’, zoals hardlooproutes, maken daar deel van uit. We spannen ons in om, in lijn met het programma Bewegende Stad, de groene omgeving zo in te richten dat deze bewegen stimuleert.

Tot slot gaat naast de aanleg van groen en water ook extra aandacht uit naar het beheer ervan. We zetten in op een hoogwaardig niveau

Groene rustpunten zijn belangrijk voor bewoners en bezoekers van Zuidas
foto: Marc Dorleijn



van beheer. In 2016 werkt de gemeente met onder andere de 'Visie Openbare Ruimte' en de 'Groene Puccini' aan nieuwe kaders voor beheer.

Groen en water in en rondom Zuidas beter verbinden en toegankelijk maken

Zuidas en omgeving zijn rijk aan meer groen en water dan alleen het Beatrixpark. De opgave voor een hoogstedelijk gebied als Zuidas is om deze groen- en watergebieden, groot en klein, zo goed mogelijk te benutten en optimaal in te richten voor het gewenste gebruik. Denk aan groen rondom sport- of zwemvoorzieningen, begraafplaatsen, (school)tuinen of groenstroken. Al deze gebieden moeten zoveel mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Waar dat kan, krijgen zij een grotere betekenis voor de gebruikers van Zuidas en omgeving (zie ook Agenda Groen 2015). Soms betekent dit openstelling van het terrein – ook buiten reguliere openingstijden – zodat bewoners er gebruik van kunnen maken. Het kan ook betekenen dat er publieksvoorzieningen bij komen, zoals wandelpaden of horeca. Door extra bruggen toe te voegen kunnen we de toegankelijkheid van de groene begraafplaatsen Zorgvlied en R.-K. Begraafplaats Buitenveldert verbeteren. De begraafplaats blijft hierbij in eerste plaats als rustplaats dienen, maar wordt ook toegankelijk voor omwonenden en werkenden om in betrekkelijke rust te wandelen. Sportpark Goed Genoeg (AFC) wordt volledig vernieuwd en hetzelfde geldt voor SC Buitenveldert, dat op termijn een nieuwe plek krijgt aan de noordzijde van A.J. Ernststraat. Ook de Zuidasbewoners moeten in de toekomst beide sportterreinen kunnen gebruiken. De huidige sportmogelijkheden in en rond Zuidas – zoals de Bosbaan, de Sportas en activiteiten zoals Zuidasrun – worden uitgebreid.

Ook de toegankelijkheid en gebruikswaarde van water in en rondom Zuidas kan nog sterk aan betekenis winnen. Zo onderzoeken we of plekken in Zuidas geschikt gemaakt kunnen worden om er te kunnen zwemmen. Onder andere de De Boelegracht en het Zuider Amstelkanaal kunnen prettige verblijfsplekken worden als er steigers, watertrappen, zitplekken of waterspeelplaatsen komen (zie ook Watervisie Amsterdam 2040). Iets verder weg richt onze inzet zich op toegankelijke en aantrekkelijke oevers met publieksvoorzieningen langs de Nieuwe Meer.

Een voorwaarde voor het beter benutten van het water en groen is dat je er goed kunt komen. Daarom onderzoeken we hoe we de bereikbaar-

Kabels en Leidingen

De hoge bouwdichtheid in Zuidas leidt ook ondergronds tot een hoge dichtheid van functies. De inpassing van kabels en leidingen vraagt daarom bijzondere aandacht. Hetzelfde geldt voor ondergrondse afvalsystemen die afvalscheiding mogelijk maken en warmte- en koudeopslag (WKO) installaties om lokaal energie op te slaan.

Om richting te geven aan dit vraagstuk is het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen Zuidas (MENZ) opgesteld en uitgevoerd. Kern van het MENZ is het hoofdtracé voor kabels en leidingen door Zuidas. De essentie hiervan is dat ook de ondergrond in detail ontworpen wordt, in samenhang met het maaiveldontwerp. Anders dan gebruikelijk in kabels en leidingprojecten, wordt in Zuidas het ontwerp van de ondergrond toegesneden op de toekomstige stedelijke ontwikkeling en worden tracés bij voorkeur buiten belangrijke verkeersroutes gehouden.

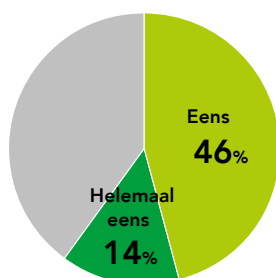
Hiermee stellen we zeker dat:

- voldoende ruimte voor bomen en water overblijft;
- ondergrondse ruimte beschikbaar blijft voor (nieuwe) duurzame energiesystemen;
- tussentijdse opbrekingen voor aanleg van kabels en leidingen worden beperkt;
- in geval van opbrekingen, deze zoveel mogelijk buiten belangrijke verkeersroutes plaatsvinden.

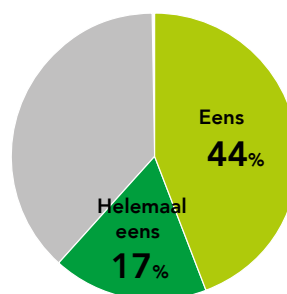
De integrale leidingtunnel in Zuidas zorgt voor minder wegopbrekingen foto: ILT/Jaap Oldenkamp



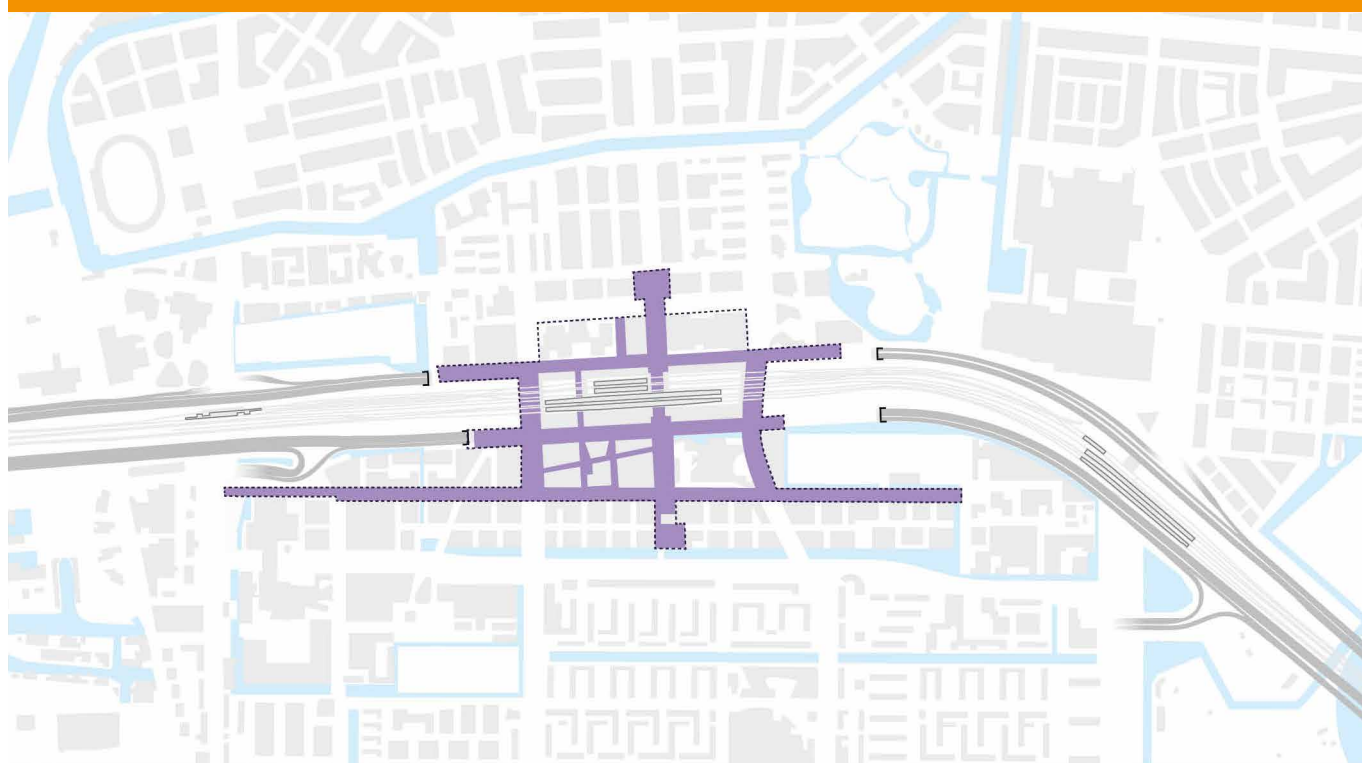
**"Liever nieuwe kleine parkjes
dan een verbinding met
grote omliggende parken "**



**"Groen in Zuidas moet
beter toegankelijk zijn."**



Inrichting openbare ruimte



 Zuidaskwaliteit

 Volgens Puccini-methode

De dichte stapeling van functies vraagt om een optimale verhouding tussen de ruimte binnen de gebouwen en de compacte openbare ruimte. De inrichting van de straten en de pleinen moet Zuidas verbinden met de omliggende buurten. Maar de inrichting moet ook de onderscheidende kwaliteiten van het gebied benadrukken. Het moet aan de ene kant bijzondere plekken aanduiden en aan de andere kant samenhang en helderheid scheppen.

We hanteren in Zuidas twee verschillende inrichtingsprincipes: 'Zuidaskwaliteit' en 'Puccini'. Puccini staat voor een uniforme en herkenbare inrichting van de openbare ruimte in heel Amsterdam. Het centrum van Zuidas, waar veel gebruikers samenkomen, wordt inge-

richt volgens Zuidaskwaliteit. Het basismateriaal bestaat uit natuursteen. Dit is al toegepast op het Zuidplein, een deel van het Gustav Mahlerplein, de Claude Debussylaan en de Gustav Mahlerlaan. Dit materiaalgebruik zetten we door in het gebied rondom het (toekomstig) station. Ook de Gustav Mahlerlaan wordt in profiel en materialisatie consistent doorgezet omdat het de belangrijkste oost-weststraat in Zuidas wordt.

De overige gebieden worden uitgevoerd met materialen uit de stadsbreed geldende Puccini-methode. Het voordeel hiervan is dat de bestrating Zuidas verbindt met haar omgeving. De eenduidigheid in de bestrating geeft antwoord op de behoefte aan samenhang.



In een verdichtende Zuidas worden voldoende aantrekkelijke plekken in het groen steeds belangrijker foto: Marc Dorleijn

heid van de aangrenzende landschappen, het Amsterdamse Bos en de Amstel, kunnen verbeteren. We maken ook gebruik van het groen en het water in Zuidas om de deelgebieden en omgeving meer te verbinden. We doen dat op een manier die bijdraagt aan meer biodiversiteit in het gebied. We streven daarbij naar samenhang bij de keuze voor beplanting. Zo ontstaat een samenhangend en robuust netwerk van water en groen.

Voor het noordelijke deel van Zuidas biedt kansen om de al bestaande groene structuur verder te versterken en verbindingen te leggen met de aangrenzende landschappen. Door deze groene zone loopt straks een fiets- en wandelroute van de Schinkel tot aan de Amstel. Gekoppeld aan deze route liggen wandelroutes, aantrekkelijke parkjes om te lunchen en groene ruimtes voor sport en spel. Het verbeteren van de oversteeek van de Amstelveenseweg vormt een belangrijke opgave op deze recreatieve route. We onderzoeken welke maatregelen het meest effectief zijn om deze barrière te verminderen.

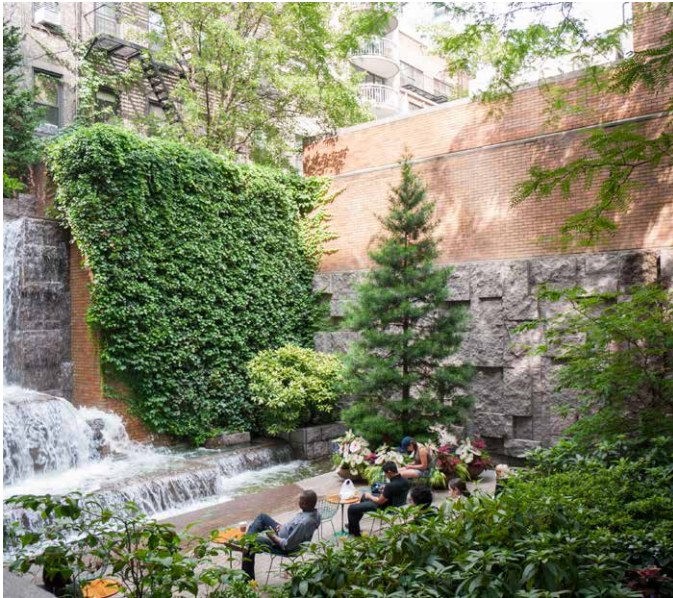
De entrees naar beide groengebieden (het Amsterdamse Bos en Amstelland) worden aantrekkelijker gemaakt. Aan de zijde van Amstelscheg worden aan beide zijden van de A10

directe fietsroutes aangelegd. Door herinrichting en programmering van de Rozenoordbrug (en de ruimte onder de brug) wordt de entree naar de Amstel verbeterd.

Groen en water dragen bij aan een leefbare, robuuste, regenbestendige Zuidas

Door klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Daarnaast vraagt windbeleving in een gebied met veel hoogbouw zoals Zuidas om continue aandacht. Een slimme inzet van water en groen in de openbare- én in de privéruimte draagt bij aan een Zuidas die leefbaar, robuust en regenbestendig is. Daarom toetsen we in Zuidas alle plannen op hun bijdrage aan een goed stadsklimaat. Ontwikkende partijen en de gemeente moeten hun inzet op het verbeteren van het microklimaat zichtbaar maken.

Het vergroenen van Zuidas is een effectieve maatregel voor opvang van (regen)water. Vooral het daklandschap biedt hiervoor unieke kansen. Op de daken van nieuwe en bestaande gebouwen helpt een groene inrichting enorm bij het hitte- en regenbestendig maken van Zuidas. Standaard met oplossingen voor maximaal waterbergend vermogen en het liefst met een publieksfunctie. Maar ook groene binnentuinen



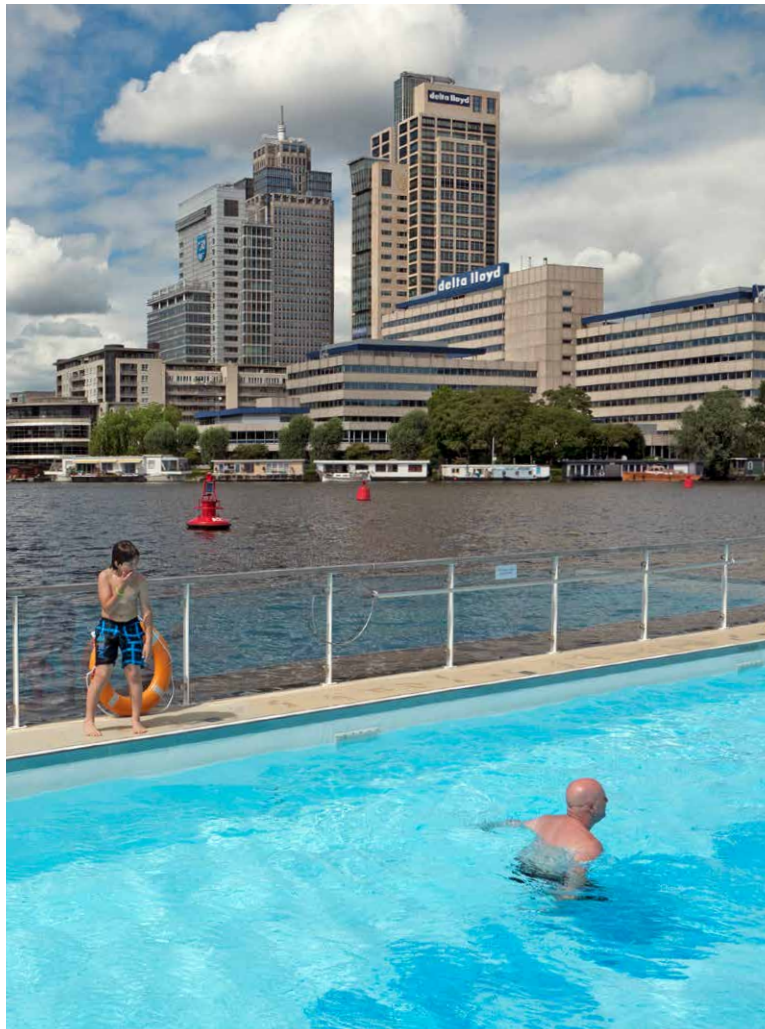
of muren dragen bij aan een klimaatbestendige Zuidas.

De bergingscapaciteit van water is belangrijk. Daarom wordt het water in samenhang ontworpen. Dat geldt voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwater in zowel de openbare ruimte als privéruimte. Bij extreme regenbuien moet Zuidas regenbestendig zijn: het water wordt op de kavels zelf opgevangen en geborgd. Daarnaast maken we een aantal plekken geschikt voor waterberging bij piekbuien. In Kop Zuidas leggen we bijvoorbeeld in de straten een slim systeem aan van waterbergende groenstroken.

Naast het netwerk van groene ruimten is ook het zichtbare water een belangrijke drager van de ruimtelijke structuur van Zuidas en omgeving. Daarom worden alle waterlopen in Zuidas en omgeving in samenhang ontworpen. We vernieuwen de waterstructuur rond AFC en zetten in op het doortrekken van de De Boelegracht als oost-west waterverbinding binnen Zuidas. Daarbij is het uitgangspunt: één hoofdlijn met plaatselijke accenten, zoals trappen, zitranden of een waterspeelplaats. Zo wordt de De Boelegracht een belangrijke verblijfsplek.

We onderzoeken hoe in de oost-weststraten hemelwateropvang en buffering bij piekbuien een plek kunnen krijgen. Er is speciale aandacht nodig voor de openbare ruimte direct rond station Amsterdam Zuid. Denk aan een pleintje of postzegelpark waar water van piekbuien tijdelijk kan worden geborgd. Bij een flinke bui ontstaat dan bijvoorbeeld een vijver met een ondergrondse berging.

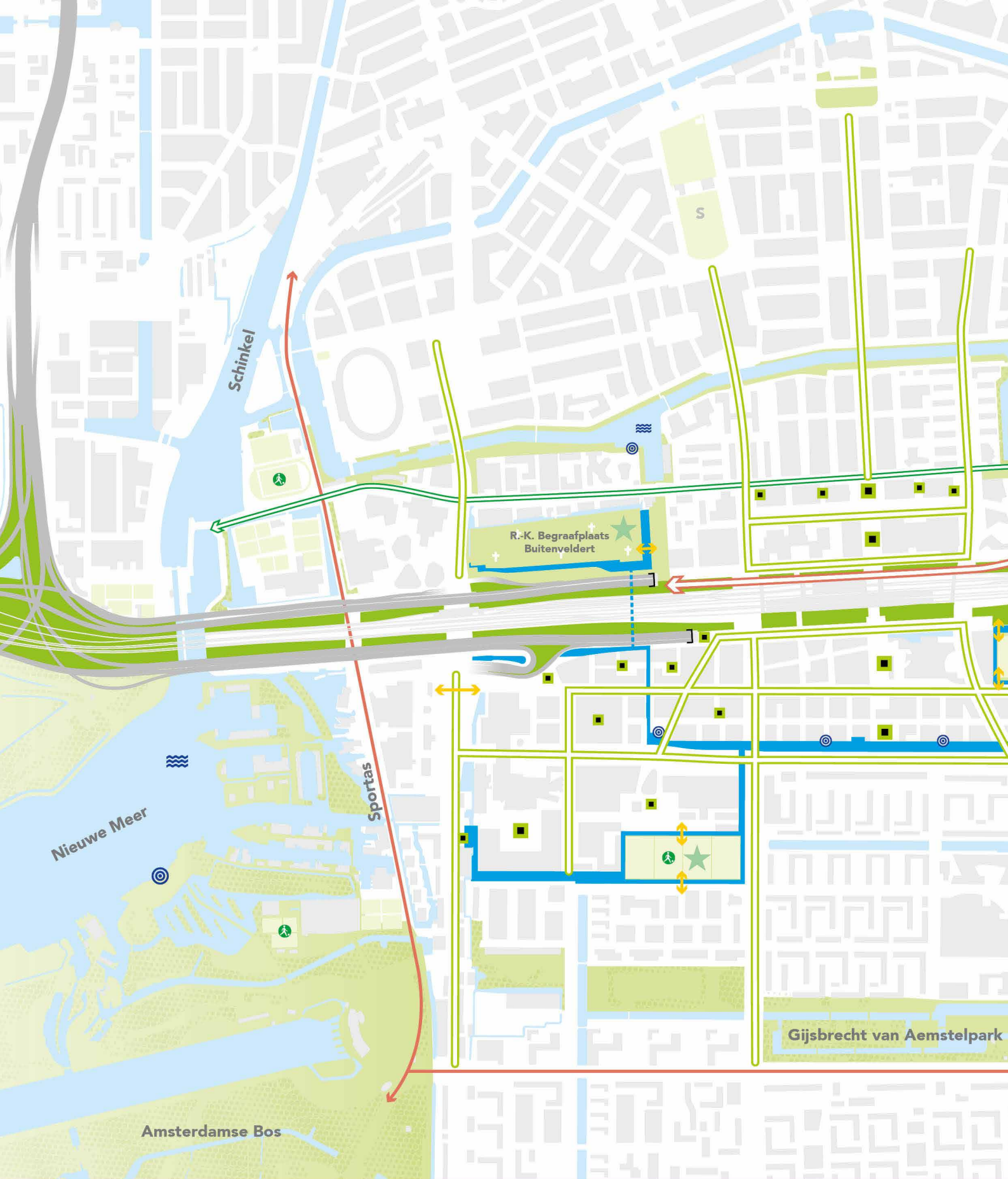
Ook andere maatregelen die helpen bij de Agenda Duurzaamheid vinden een plek in Zuidas. We zetten in op het optimale gebruik van ondergrondse infrastructuur (smart grids, stadswarmte en warmte-koudeopslag). Op en rond gebouwen zullen maatregelen om het energieverbruik terug te dringen zichtbaar zijn. Als daken van gebouwen geen publieke functie hebben, dan zijn deze in elk geval groen en waterbergend en/of voorzien van zonnecollectoren.



We willen plekken aan het water in Zuidas geschikt maken voor gebruik.
Voorbeeld: BadBuiten in de Amstel foto: Martijn de Wit

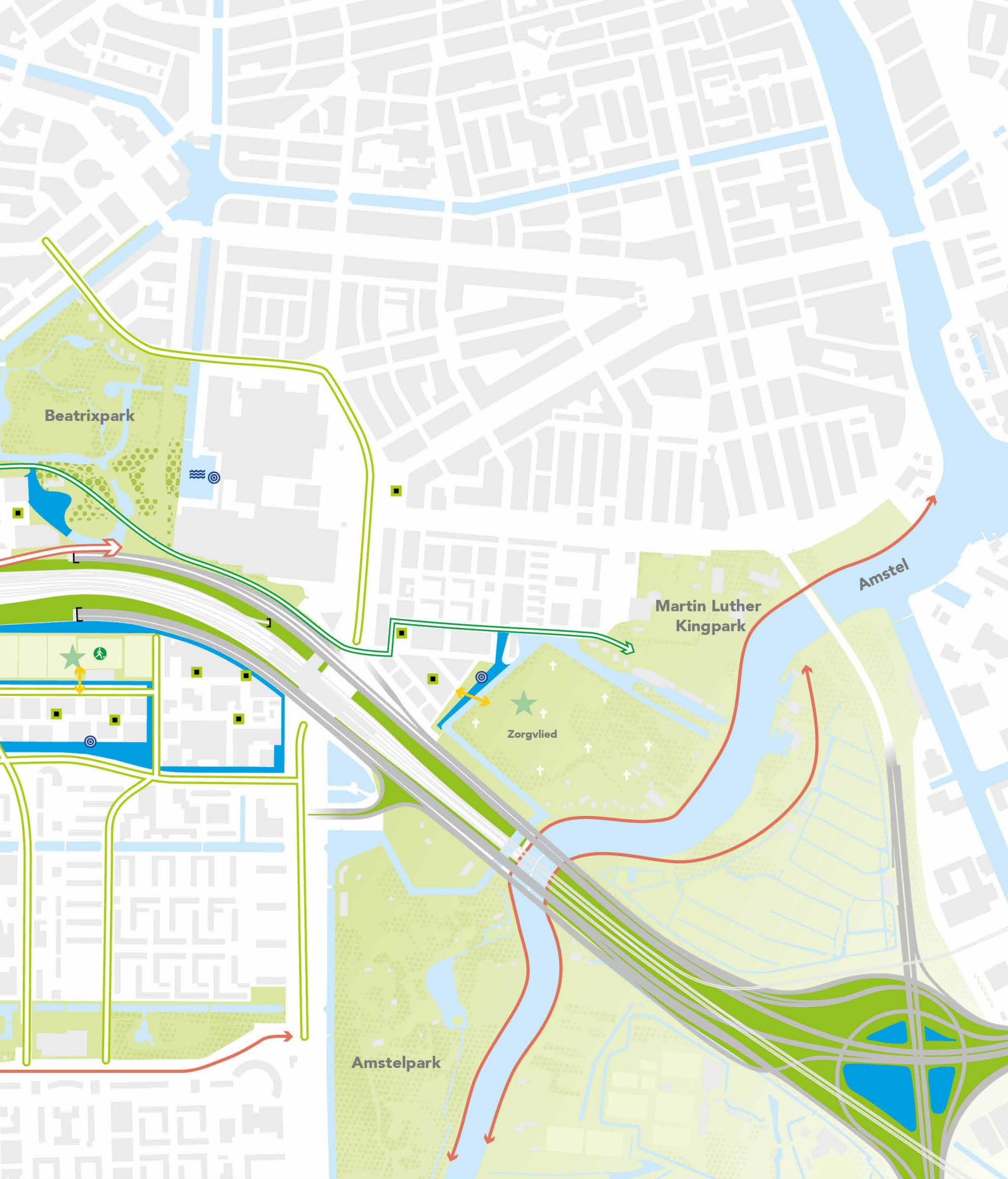
Strand Zuid, een verblijfsplek aan het water in Zuidas foto: Strand Zuid





Zuidas: verbonden door groen en water

- | | | | |
|--|--|---|---|
|  Groene corridor Zuidasdok |  Verbeteren waterstructuur |  Daklaan (verkenning) |  Stadspark |
|  Kwaliteitsimpuls groene route |  Duiker onder infrabundel |  Recreatieve fietsverbinding |  Begraafplaats |
|  Verblijfsplek / postzegelpark (indicatief) |  Verblijfsplek aan het water (indicatief) |  Nieuwe verbinding naar groen (indicatief) |  Sportpark |
|  Verbreden toegankelijkheid |  Activeren plekken op het water | |  Herinrichting Beatrixpark |
|  Bomenlanen | | | |



Deze kaart laat zien hoe Zuidas door inzet van groene- en waterelementen beter wordt verbonden met haar omgeving. Op verschillende plekken in Zuidas wordt geïnvesteerd in het toevoegen van aantrekkelijke verblijfsplekken in het groen of aan het water. Groengebieden worden met elkaar verbonden door aantrekkelijke langzaam-verkeerverbindingen, zoals de Daklaan of de groene route tussen de beide groene scheggen. Doorlopende lanen met

bomen zorgen voor een groene uitstraling. Sportparken en begraafplaatsen worden zoveel mogelijk openbaar toegankelijk en krijgen een brede functie voor de Zuidas en omgeving.



5 Kiezen voor fiets en OV

Zuidas heeft een groot deel van haar succes te danken aan de uitstekende bereikbaarheid: zowel met de auto als met het openbaar vervoer, te voet en op de fiets. Bovendien ligt Schiphol op een steenworp afstand. Het behouden van deze bereikbaarheid staat hoog op de agenda. Maar dat geldt ook voor de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in Zuidas. Ruimte voor bereikbaarheid kan op gespannen voet staan met onze ambities om van Zuidas een prettige verblijfsplek te maken.

Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied. Over een lengte van ongeveer een kilometer gaat het autoverkeer ondergronds. Door de verbreding van de A10 verbetert de doorstroming en komt er meer ruimte voor een beter functionerend station. Met de aanlanding van de Noord/Zuidlijn en de vernieuwde Amstelveenlijn zal het aantal reizigers dat via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam reist enorm groeien. En daarmee ook het aantal voetgangers, fietsers, trams en bussen in het gebied.

De verkeersdrukke in Zuidas neemt door nieuwe verbindingen en vastgoedontwikkeling verder toe. Er komen niet alleen gebouwen met nieuwe gebruikers bij, gebouwen worden ook steeds intensiever gebruikt. Omdat het drukker wordt

op straat, groeit de noodzaak om duidelijke keuzes te maken (Mobiliteitsaanpak Amsterdam, 2015). In de Visie Zuidas zetten we in op slim en efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte met voorrang voor ov en fiets.

Doelen



1. Meer ruimte voor het openbaar vervoer
2. Meer ruimte voor de voetganger en fiets
3. Slimmer benutten van beschikbare infrastructuur

Uit verkeersprognoses blijkt dat de autobereikbaarheid van Zuidas rond 2025 tegen haar fysieke grenzen aanloopt. Dit komt ook bij de planvorming van Zuidasdok naar voren. Dankzij een fors pakket aan maatregelen en bijbehorende investeringen kunnen we de autobereikbaarheid op peil houden. Voor verdere uitbreidingen ontbreekt echter simpelweg de ruimte. De oplossing zit niet in het uitrollen van meer asfalt of de aanleg van fiets- en voetgangerstunnels. Want dit staat op gespannen voet met de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Om de bereikbaarheid en voorziene groei van Zuidas op lange termijn te waarborgen, moeten we op zoek naar andere oplossingen. We versterken de samenwerking met het bedrijfsleven om de gebruikers van Zuidas te stimuleren op andere tijden te reizen en/of andere vervoersmiddelen te kiezen dan de auto. De gezamenlijke doelstelling is een groter aandeel fiets en ov in de modal split (de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen). Om de fiets en het ov een echt alternatief te laten zijn voor de auto investeren we fors in beide vervoerswijzen.

Meer ruimte voor fiets en ov betekent niet dat we maatregelen voor de autobereikbaarheid uit het oog verliezen. Zuidas is en blijft als internationaal zakencentrum gebaat bij een goede bereikbaarheid met de auto. Met Zuidasdok verbetert allereerst de doorstroming op de A10. Daarnaast zijn er ook ingrepen aan het stedelijk wegnnet nodig. Zo draagt de herinrichting van de De Boelelaan Oost bij aan een goede doorstroming binnen Zuidas. Deze herinrichting is voorzien in de periode 2016-2018. Ook treffen we maatregelen door toevoeging van voorsorteervakken op de Europaboulevard en de Amstelveenseweg.

Meer ruimte voor het openbaar vervoer

Met een aantal al geplande ingrepen verbetert de OV-bereikbaarheid van Zuidas sterk. Vanaf medio 2018 stopt de Noord/Zuidlijn op station Amsterdam Zuid. Daarnaast is het project OV SAAL in uitvoering. Dit project levert een betere verbinding op tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (SAAL). In dit kader wordt station Amsterdam RAI vernieuwd. Verder stoppen er de aankomende jaren door het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor meer intercity's

op station Amsterdam Zuid. Met de aanleg van Zuidasdok krijgt station Amsterdam Zuid een belangrijke impuls. Er ontstaat niet alleen een kortere overstap tussen bus, tram, metro en trein, er komt ook een mogelijkheid om in de toekomst internationale treinen te laten eindigen op dit station.

Naast deze projecten kijken we ook verder om de OV-bereikbaarheid te verbeteren. De voorgestelde ingrepen verschillen onderling. Sommige spelen op korte termijn, andere ingrepen liggen verder weg in de tijd. Een aantal daarvan is al vastgelegd (en financieel gedekt) in meerjarenprogramma's. Andere zijn nog onderwerp van studie. We noemen hier de belangrijkste ingrepen.

Verbeteren tramverbindingen

We onderzoeken de mogelijkheden om bus 15 te vervangen door een tramlijn, wat meer capaciteit en comfort oplevert voor de reiziger. Op deze manier verbinden we Zuidas beter met de westzijde van de stad. Bij de herinrichting van de zwaar belaste kruising Buitenveldertselaan/De Boelelaan geven we de Amstelveenlijn absolute prioriteit.

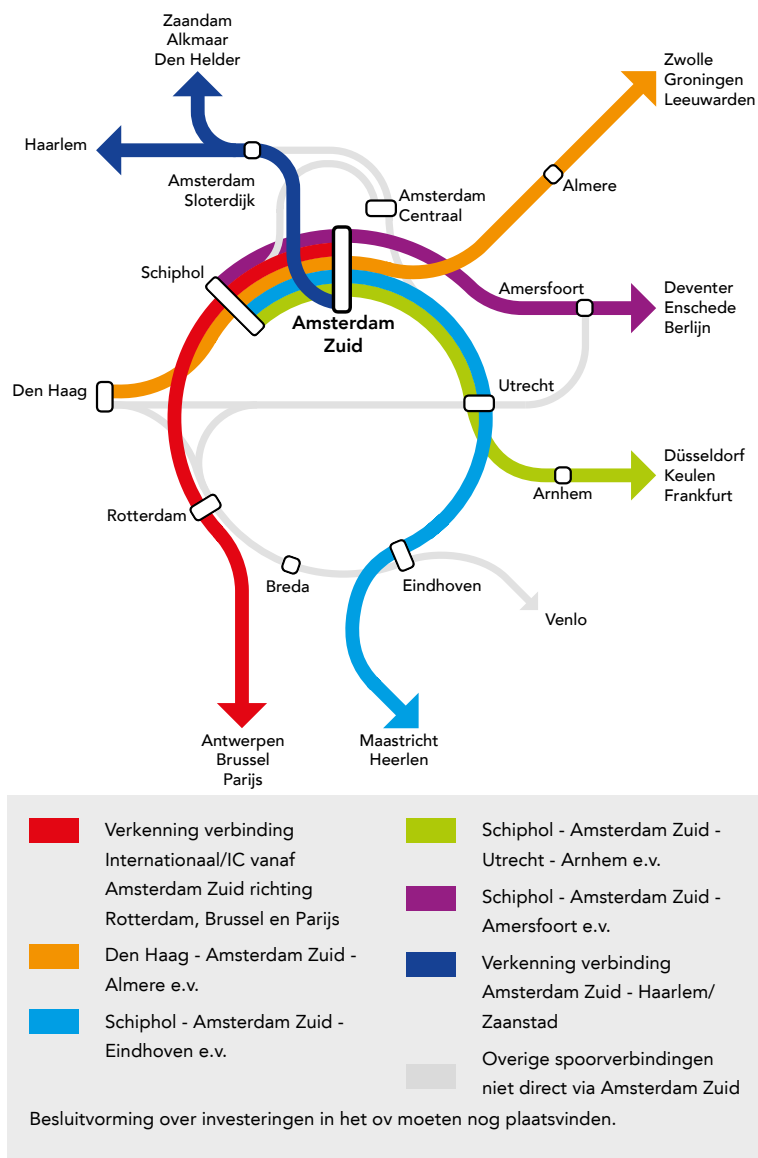
In de huidige situatie eindigen de tramsporen van lijn 16 en 24 op de De Boelelaan, tegenover het hoofdgebouw van de Vrije Universiteit. We zetten ons in om het spoor op termijn door te trekken tot station Amsterdam Zuid. Over de lijnvoering volgt nog besluitvorming.

Regionale OV-verbindingen

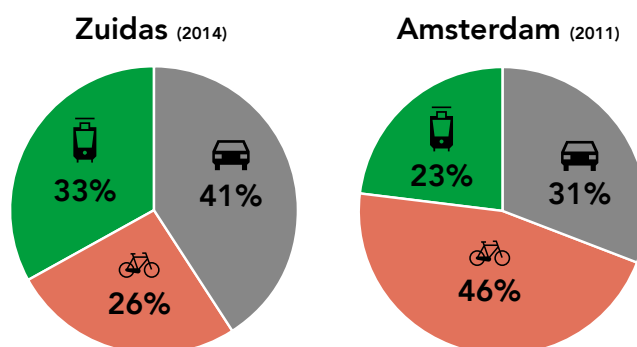
Een nog betere OV-bereikbaarheid is noodzakelijk voor werknemers die van buiten Amsterdam komen. Automobilisten die dagelijks middellange afstanden (15-30 km) afleggen, kiezen vaak nog niet voor het OV. Dit komt doordat de huidige verbindingen onvoldoende zijn. Denk hierbij aan werknemers die ten noorden van Amsterdam wonen en nu op station Amsterdam Sloterdijk moeten overstappen op de metro. Daarom is een planologische reservering voor de Zuidwestboog vastgelegd. Met deze boog kunnen de treinsporen tussen Sloterdijk en Zuid verbonden worden. Om de verbinding goed te kunnen benutten zijn of aanvullende sporen nodig, of moet een hogere frequentie op de westtak meer capaciteit bieden. Op kortere termijn kiezen we voor het verbeteren van de kwaliteit van de overstapverbindingen.

Andere mogelijke ingrepen voor het verbeteren van de verbindingen op middellange afstand

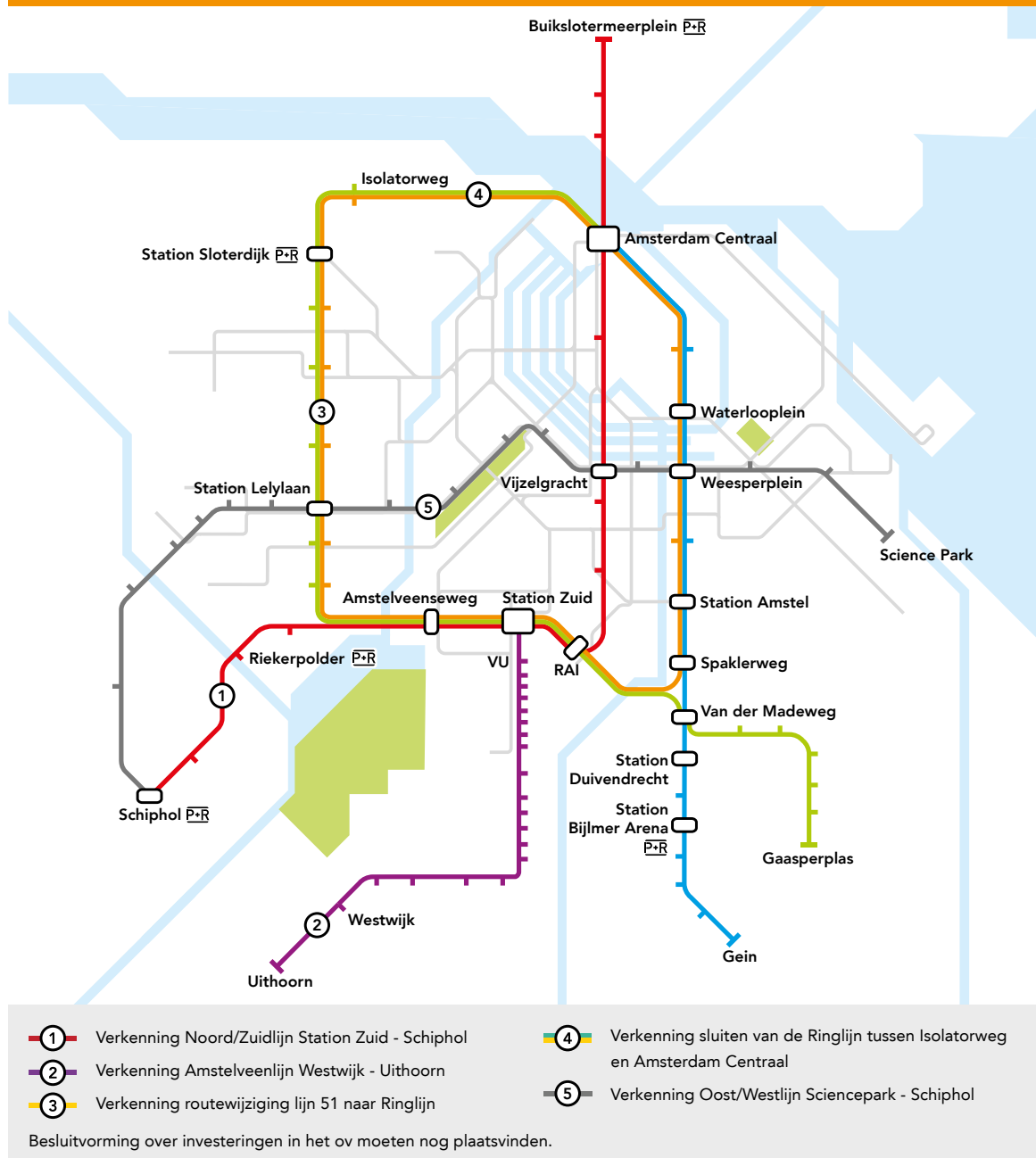
Verkenningen spoorverbindingen Station Amsterdam Zuid, 2030



Zuidas streeft naar een groter aandeel fiets en ov in de modal split



Verkenningen metro- en tramverbindingen Station Zuid, 2030



zijn het doortrekken van de Amstelveenlijn tot Uithoorn. Ook het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Rijkspolder en Schiphol (eventueel gefaseerd) biedt kansen voor de toekomst. Het college van burgemeester en wethouders kiest ervoor om deze en andere mogelijke toekomstige ingrepen in het openbaar vervoer (zoals ook de Oost/Westlijn) in verband met de bijbehorende hoge kosten vooralsnog niet verder te onderzoeken. Daarnaast bieden deze verbindingen kansen voor de aanleg van P+R locaties, die de bereikbaarheid van het gebied kunnen verbeteren tijdens de aanleg van Zuidasdok. Op korte termijn kunnen deze gebieden verbonden worden met Zuidas via bestaande en toekomstige hoogwaardige busverbindingen die later,

indien mogelijk en wenselijk, worden vervangen door tram- of metroverbindingen.

Hoogwaardig station Amsterdam Zuid

Ten slotte kiezen we voor een station, wat betreft uitstraling passend bij het internationale karakter van Zuidas. Dat hogesnelheidslijnen op het station stoppen hoort daarbij. Een toekomstige aanleg van een vijfde en zesde spoor maakt dit mogelijk. Voor deze sporen is de ruimte al gereserveerd. Tevens maken we ruimte voor doorgaande treinen op relatief lange trajecten. Met deze ingrepen ontlasten we tegelijk station Amsterdam Centraal. Uitvoering van een vijfde en zesde spoor gebeurt niet op korte termijn, maar verdient een blijvende plek op de agenda.



Meer ruimte voor voetganger en fiets

De voetganger en de fiets krijgen meer ruimte. Voor de voetganger maken we een ruim en vrijwel geheel autovrij kerngebied. De openbare ruimte nodigt uit om te verblijven en te wandelen. Dit geldt ook voor een aantal belangrijke routes zoals de diagonaal in het Kenniskwartier en de routes richting het Gelderlandplein, het Stadionplein en de Beethovenstraat. Een goed verblijfsklimaat voor voetgangers draagt in grote mate bij aan de komst en levensvatbaarheid van voorzieningen zoals detailhandel en horeca.

Binnen de Ring A10 wordt bijna 50% van alle ritten met de fiets afgelegd, in Zuidas is dat aandeel een kwart (Rapportage verkeersonderzoek Zuidas, 2014). De sterke groei van het fietsgebruik zet zich waarschijnlijk verder door ten koste van het autogebruik. Meer ruimte voor de fiets is een structurele oplossing om het gebied nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden.

De volgende ambities staan hierbij op korte en lange termijn centraal:

- Realisatie van een beter en completer fietsnetwerk. Denk hierbij aan nieuwe routes van en naar Zuidas, bredere fietspaden, een fijnmaziger netwerk en veilige oversteekplaatsen.
- Realisatie van hoogwaardige en strategisch gesitueerde stallingen voor fietsen en scooters. Hierbij is extra aandacht nodig voor het belang van de fiets als voor- en natransport voor het OV.

Door de bouw van Zuidasdok komt er meer ruimte voor de fiets. Er komen twee nieuwe ondergrondse publieke fietsparkeervoorzieningen: één onder het Gustav Mahlerplein en één onder de Vijfhoek. Samen met de beoogde fietsenstallingen langs het toekomstig station en de bestaande stalling onder het Zuidplein heeft Zuidas straks ongeveer 15.000 publieke fietspar-

Station Amsterdam Zuid zal steeds intensiever gebruikt worden foto: Marc Dorleijn

Auto
50km/u met 1 inzittende

Auto
geparkeerd

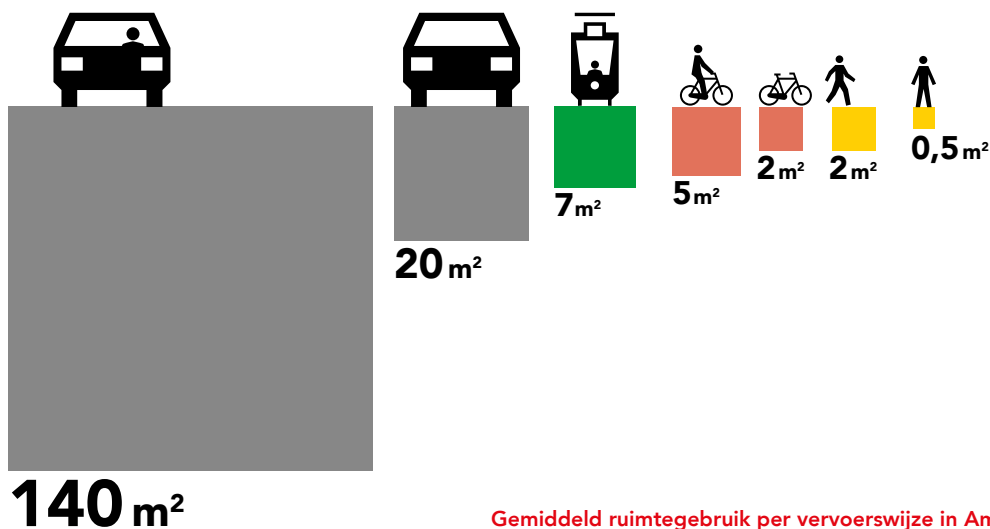
Tram
50 inzittenden

Fietser
15 km/u

Voetganger
lopend

Fiets
stilstaand

Voetganger
stilstaand



Gemiddeld ruimtegebruik per vervoerswijze in Amsterdam

Fietscarré

Station Amsterdam Zuid valt in Amsterdam op door het voortransport per fiets. Het aantal fietsparkeerders is de afgelopen 4 jaar met circa 30% gegroeid. Nieuwe stallingen zijn daarom hard nodig. Bijna 90% van alle fietsparkeerders rond station Amsterdam Zuid reist verder met de trein. Van alle inkomende fietsers komt bijna 80% uit het noorden, hoofdzakelijk via de Beethovenstraat en het Beatrixpark (Onderzoek fietsstromen Zuidas, Trajan, 2015). De situering van nieuwe fietsenstallingen wordt op deze stromen afgestemd. In het gebied rondom het station onderzoeken we de inpassing van een fietscarré en een hooggelegen Daklaan met goede aansluitingen op de stadsstraten en omgeving. Ze vormen een systeem met tweerichtingsfietspaden die alle stallingen snel en veilig ontsluiten. In combinatie met een dynamisch verwijssysteem kunnen fietsers gemakkelijk hun parkeerplek vinden, vrijwel zonder het autoverkeer te kruisen.





keerplekken in de directe omgeving van station Amsterdam Zuid. Samen met alle ontwikkelingen betekent dit dat de nu al drukke fietspaden richting station Amsterdam Zuid en het centrumgebied van Zuidas flink drukker gaan worden. We willen daarom zogenaamde fietscorridors op de drukste toeleidende routes aanleggen (Fietsonderzoek Trajan, 2015): doorgaande fietsroutes waar je gemakkelijk kunt doorfietsen. Voorwaarden zijn goede verharding, duidelijke bewegwijzering, niet te veel kruisingen en voldoende (liefst onderling afgestemde) groentijd. Een optimale fietsbereikbaarheid valt of staat met een uitgekiend stelsel van doorgaande fietsroutes. Daarmee kan elke fietser zijn bestemming in of buiten Zuidas snel, comfortabel en veilig bereiken. We noemen hier enkele routes en ontbrekende schakels die prioriteit verdienen.

Fietscarré en Daklaan

Het stationsgebied van Zuidas wordt een knooppunt van verbindingen. Daarom onderzoeken we de inpassing van een zogenaamd fietscarré. Dit fietscarré bestaat uit tweerichtingsfietspaden rondom het nieuwe station. Vanaf belangrijke 'aanrijroutes', zoals de Beethovenstraat, het Beatrixpark en de Parnassusweg, kunnen fietsers gemakkelijk het kerngebied en het station bereiken. Ook onderzoeken we of dit carré kan worden aangevuld met een verhoogd fietspad aan de noordzijde van het station, de Daklaan. Hierdoor zijn de nieuwe stallingen langs het

nieuwe station zonder barrières te bereiken. Daarnaast biedt de Daklaan een goede en snelle doorgaande oost-westverbinding door Zuidas en een groene wandel- en verblijfszone in het hart van het gebied.

Fietsroute tussen Buitenveldert en Beatrixpark

Om de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te verbeteren wordt vanuit Zuidasdok een nieuwe doorgang onder de A10 Zuid aangelegd die de Antonio Vivaldistraat verbindt met het Beatrixpark.

Zuidelijke fietsroute tussen Schiphol en Amsterdam-Zuidoost

Vanwege wegbreidingen op de A10 Zuid wordt de bestaande fietsbrug over de Amstel vernieuwd. Daarnaast onderzoeken we de inpassing van een fietsbrug tussen de Gustav Mahlerlaan en het Piet Kranenbergpad. Op deze manier worden locaties ten westen van Zuidas beter bereikbaar. Denk aan de Nieuwe Meer, de Sportas, de Riekerpolder en Schiphol.

Routes tussen Zuidas en Amstelveen

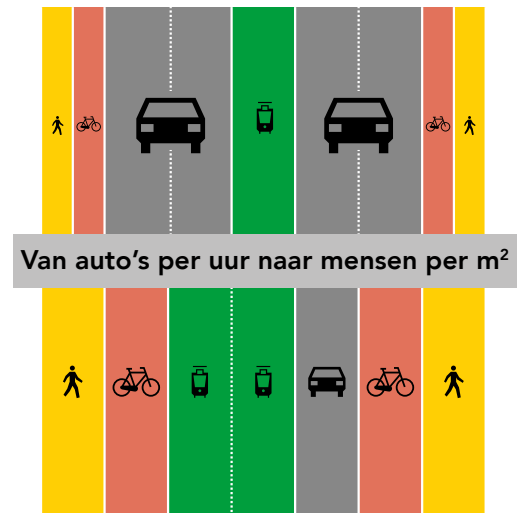
We verbeteren de verbindingen met Amstelveen. Denk aan een 'groene golf' voor fietsers langs belangrijke noord-zuidstraten zoals de straten parallel aan de Buitenveldertselaan. En we ontsluiten bestaande, maar onderbenutte, fietsenstallingen beter en sturen strakker op de toegankelijkheid van fietsenstallingen bij nieuwe

Nabijheid van de bestemming is een belangrijk motief voor de keuze van een fietsparkeerlocatie

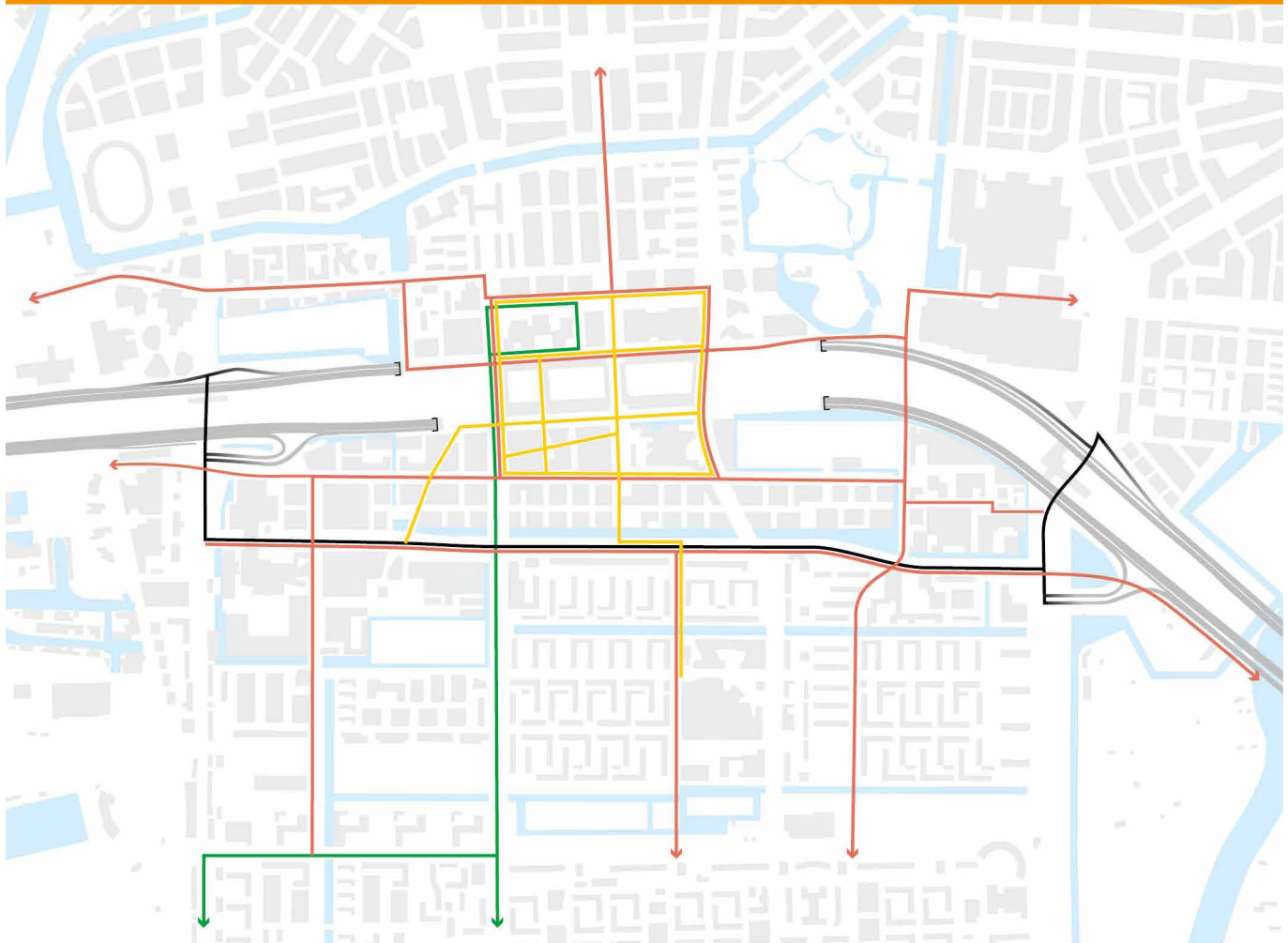
foto: Marc Dorleijn

"Change the question. From "How many CARS can we move down a street?" to "How many PEOPLE can we move down a street?"

Mikael Colville-Andersen (Copenhagenize)



Voorrang per verkeersstroom



- Prioriteit fiets
- Prioriteit OV
- Prioriteit auto
- Prioriteit voetganger

Iedere verkeersstroom goed accommoderen betekent keuzes maken. Ofwel: niet langer iedere stroom overall dezelfde mate van voorrang bieden maar ieder voor zich comfortabele routes bieden. In het kerngebied van Zuidas en in een nieuwe diagonaal in Kenniskwartier krijgt de voetganger voorrang. De fiets krijgt volop de ruimte via een carré rondom het kerngebied en doorgaande fietsroutes waar je gemakkelijk kunt doorfietsen. Aan weerszijden van de A10 liggen twee belangrijke oost-west verbindingen: aan de

noordzijde via de Strawinskylaan en wellicht de Daklaan, aan de zuidzijde via de Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan. Op verkeersluwe routes zoals de Minerva-as, het Piet Kranenbergpad en de Van Heenvlietlaan krijgt de fietser ook de voorkeur. De belangrijkste corridor voor het ov loopt via de Buitenveldertselaan. De auto krijgt de voorkeur op de grote invalswegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard) en op de De Boelelaan.

gronduitgiften. Samenwerking met de bestaande vastgoedeigenaren is hierbij noodzakelijk.

Slimmer benutten van bestaande infrastructuur

In Zuidas maken we slim en efficiënt gebruik van de schaarse ruimte. Deze ambitie geldt ook voor de infrastructuur. Het slimmer sturen van de bereikbaarheid, het functioneren van de bestaande en nieuw aan te leggen infrastructuur, hoort bij de ambitie van Zuidas.

Het gaat hierbij enerzijds om de fysieke ingrepen zoals we hierboven beschreven. Anderzijds gaat het om prioriteren en samenwerken. Ten slotte denken we dat 'softwarematige' ingrepen kansen bieden voor een efficiënter gebruik van de bestaande en voorziene infrastructuur en parkeerplaatsen.

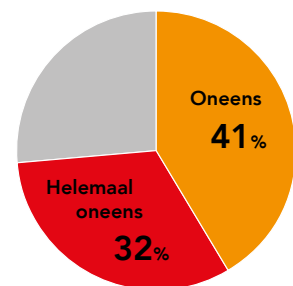
'Slimmer sturen' betekent allereerst prioriteren. In lijn met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) maken we scherpere keuzes in de straten van Zuidas. Bepaalde vervoerswijzen krijgen voorrang op kruisingen of geven we letterlijk meer ruimte in het straatprofiel (zie kaart hier-naast).

Investeren in ov- en fietsinfrastructuur alleen is echter niet genoeg. Het stimuleren van fiets- en ov-gebruik vraagt om een gezamenlijke

inspanning van publieke en private partijen. Met de 'Aanpak Zuidas Bereikbaar' (een samenwerkingsverband dat initiatieven ontwikkelt en uitvoert) geven we nadere invulling aan onze bereikbaarheidsambities. Daarbij is de inbreng van de Zuidas-bedrijven van groot belang, onder meer bij de beoogde veranderde mobiliteitskeuze van auto naar fiets en ov. In het gebied zijn al inspirerende voorbeelden van het bieden van slimme mobiliteitskeuzes aanwezig. Zo heeft een aantal bedrijven een 'flexibel mobiliteitsbudget' ingesteld. Hiermee kunnen medewerkers hun eventuele maandelijkse bruto vergoeding voor een leaseauto inzetten voor andere reisoplossingen. Bijvoorbeeld een fietsbudget voor

Participatietraject denkZuidas:

"Meer ruimte voor de auto is belangrijker dan meer ruimte voor de fiets."



Fietsparkeren

Nabijheid van de bestemming (in afstand en tijd) is een belangrijk motief voor de keuze van een parkeerlocatie. Fietsers moeten daarom binnen een zo kort mogelijke tijd na aankomst kunnen parkeren en bij hun bestemming kunnen komen (Onderzoek fietsstromen Zuidas, Trajan, 2015). Om het comfort en de gebruiksintensiteit te vergroten, moeten stallingen hoogwaardig, goed toegankelijk en strategisch gesitueerd zijn. Bij het ontwerp is maatwerk nodig voor het stallen van bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers. Minimaal 5% van alle parkeerplekken moet geschikt zijn voor deze modellen. Er zijn goede faciliteiten in de stalling(en) nodig, zoals service/reparatie, deelfietsen en oplaadpunten voor e-bikes.

Parkeernormen voor de fiets

Fietsparkeerplekken (voor bewoners en werknemers) moeten inpandig of op eigen terrein worden gerealiseerd. Stallingen liggen bij voorkeur op de begane grond en moeten van binnenuit bereikbaar zijn. Voor

kantoren geldt een norm van minimaal twee fietsparkeerplekken per 100 m² bvo. Voor woningen gelden de eisen conform het Bouwbesluit 2012 en de eisen in Bouwbrief nummer 2015-130 (maart 2015), Gemeente Amsterdam. Uitgangspunt is dat er in een gemeenschappelijke fietsberging wordt voorzien. Als dit niet mogelijk is, dan kan per woning een individuele berging worden gerealiseerd. Voor voorzieningen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in de Concept-Nota Fietsparkeernormen 2016, Gemeente Amsterdam.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde interne berging (m ²)
< 50	2	n.v.t.
>50 - < 75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Bron: Bouwbrief nummer 2015-130 (maart 2015), Gemeente Amsterdam

Autoparkeren

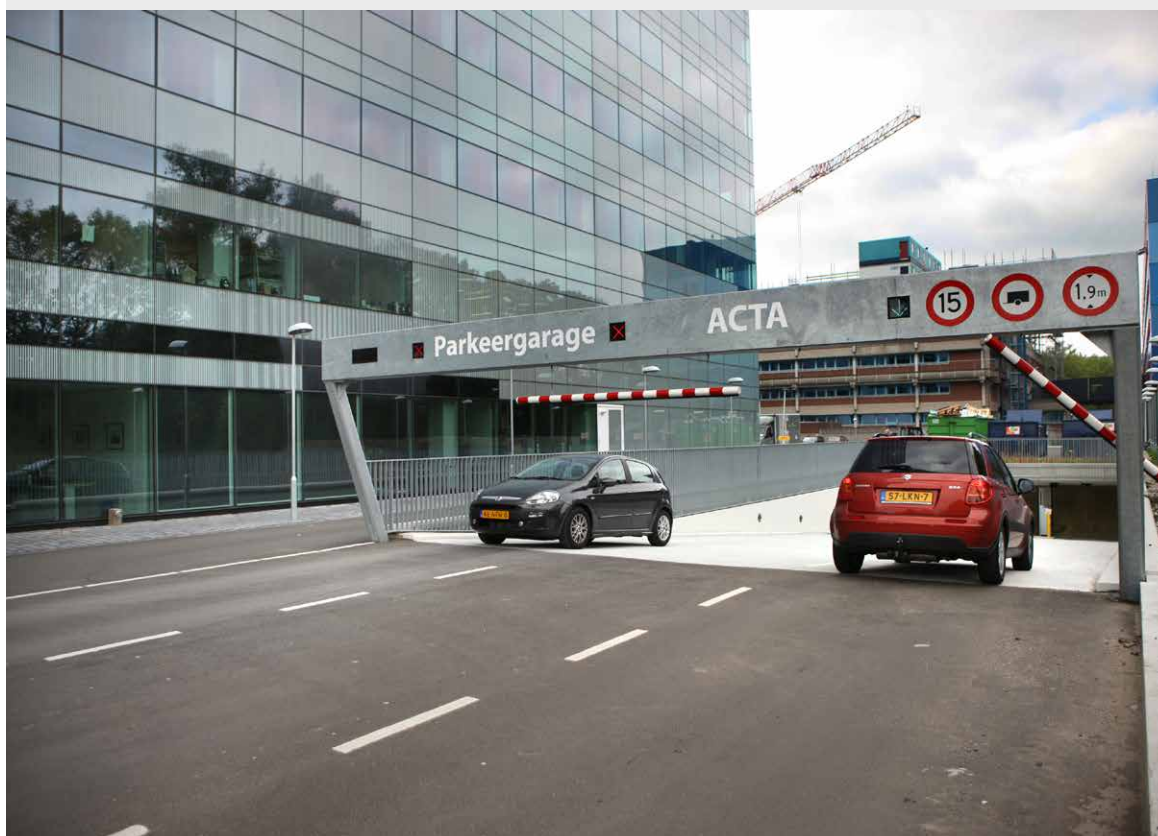
De bereikbaarheid van Zuidas is sterk verbonden met het gevoerde parkeerbeleid. Vooral het aantal parkeerplaatsen voor kantoren is bepalend. Uit onderzoek blijkt een rechtstreeks verband tussen het aantal autobewegingen tijdens de spits en het aantal parkeerplaatsen. Elke parkeerplaats levert 0,6 autobewegingen in de spits (Parkeeronderzoek Zuidas 2015). Gezien de uitdagingen bij het bereikbaar houden van Zuidas kiezen we ervoor om de geldende parkeernormen strak te handhaven. Dit betekent één parkeerplaats per 250 vierkante meter bvo binnen een straal van 800 meter rondom het station (Locatiebeleid Amsterdam). Via het parkeerbeleid stimuleren we kantoorgebruikers om andere, slimmere mobiliteitskeuzes te maken. We willen onderzoeken in hoeverre het bestaande P+R-beleid kan worden aangepast, zodat parkeren op afstand voor werknemers in Zuidas aantrekkelijker wordt. Aanvullend op het P+R-beleid wordt onderzocht in hoeverre Park + Bike een alternatief kan vormen.

Een hoge parkeerdruk en volle parkeergarages bij kantoren leidt er toe dat werknemers worden gestimuleerd hun reisgedrag aan te passen. Voor bezoekers die het gebied incidenteel met de auto bezoeken ligt dit anders. Wanneer bezoekers van bedrijven en met name bewoners geen

parkeerplek kunnen vinden, omdat de garage vol staat, leidt dit tot ongewenst zoekverkeer. We kiezen er daarom voor om dit probleem op meerdere manieren aan te pakken. Allereerst verhogen we de parkeertarieven op straat naar een tarief dat vergelijkbaar is met dat in Oud-Zuid en de Rivierenbuurt. Door een hoger tarief op straat zullen de plekken korter bezet blijven wat de doorstroming bevordert. Daardoor zijn de plekken daadwerkelijk geschikt voor bezoekers.

Daarnaast zetten we vol in op aantrekkelijke daltarieven voor de ruim 1.500 plekken in openbare parkeergarages. In de huidige situatie zijn de tarieven in de meeste gevallen te hoog. Dit resulteert in uitwijkgedrag en een te hoge parkeerdruk op straat en in de wél betaalbare garages. Daarom gaan we het gesprek aan met de commerciële uitbaters van deze garages. Parallel onderzoeken we de mogelijkheden om privégarages, bijvoorbeeld van kantoren, in de avonden beschikbaar te stellen voor bezoekers. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van apps en andere ICT-toepassingen en door bij nieuwe gronduitgiftes te selecteren op dit dubbelgebruik van kantoorparkeerplaatsen.

De bereikbaarheid van Zuidas is sterk verbonden met het gevoerde parkeerbeleid, vooral bij het aantal parkeerplaatsen voor kantoren
foto: Doriann Kransberg



woon-werkverkeer, een OV-jaar- of trajectkaart voor zakelijke reizen en af en toe een taxi. Het bedrag dat aan het einde van de maand overblijft, komt bruto bij het maandsalaris. De werknemer heeft dus financieel voordeel van z'n slimme keuzes. Ook de werkgever profiteert mee, zo hoeft hij bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen te huren.

Ten slotte biedt de techniek slimme mogelijkheden om bestaande (en toekomstige) infrastructuur beter te stroomlijnen. Met een investering in een (open data) dynamisch fietsverwijzingssysteem benutten en ontsluiten we de beschikbare fietsenstallingscapaciteit efficiënter. Met digitale borden worden fietsers verwezen naar de dichtstbijzijnde vrije fietsenstalling, en in de stalling naar het dichtstbijzijnde vrije rek.

Dit scheelt tijd en zorgt dat de capaciteit beter wordt benut. Het is de ambitie om zo veel mogelijk stallingen, ook de private, openbaar te maken en aan te sluiten op het verwijzingssysteem.

Ook kan met de technologie gezocht worden naar manieren om de verkeerslichten op alle belangrijke kruisingen optimaal te benutten. Door het zoeken van samenwerking met innovatieve partijen en het combineren van de grote hoeveelheden beschikbare verplaatsingsdata is het mogelijk om te voorspellen hoe druk een kruising over enkele minuten zal zijn. De mogelijke komst van zelfrijdende voertuigen zal het datagestuurde vervoersnetwerk alleen maar verbeteren. We willen Zuidas omvormen tot een proeftuin waarin we het verkeer niet star en reactief maar dynamisch en voorspellend regelen. Zo stemmen we de werking van kruisingen en wegen optimaal af op de stroom verkeer die er aan komt. Hiermee kunnen we de doorstroming verbeteren door verkeer efficiënter af te wikkelen, zonder dat we daarvoor extra asfalt hoeven aan te leggen. Dat is winst voor de reiziger en winst voor het leefklimaat in Zuidas. Door de data publiek beschikbaar te stellen, zoals van verkeersbewegingen en beschikbare fietsparkeerplaatsen, kunnen ook anderen meedenken over het slimmer sturen van de diverse vervoersstromen.



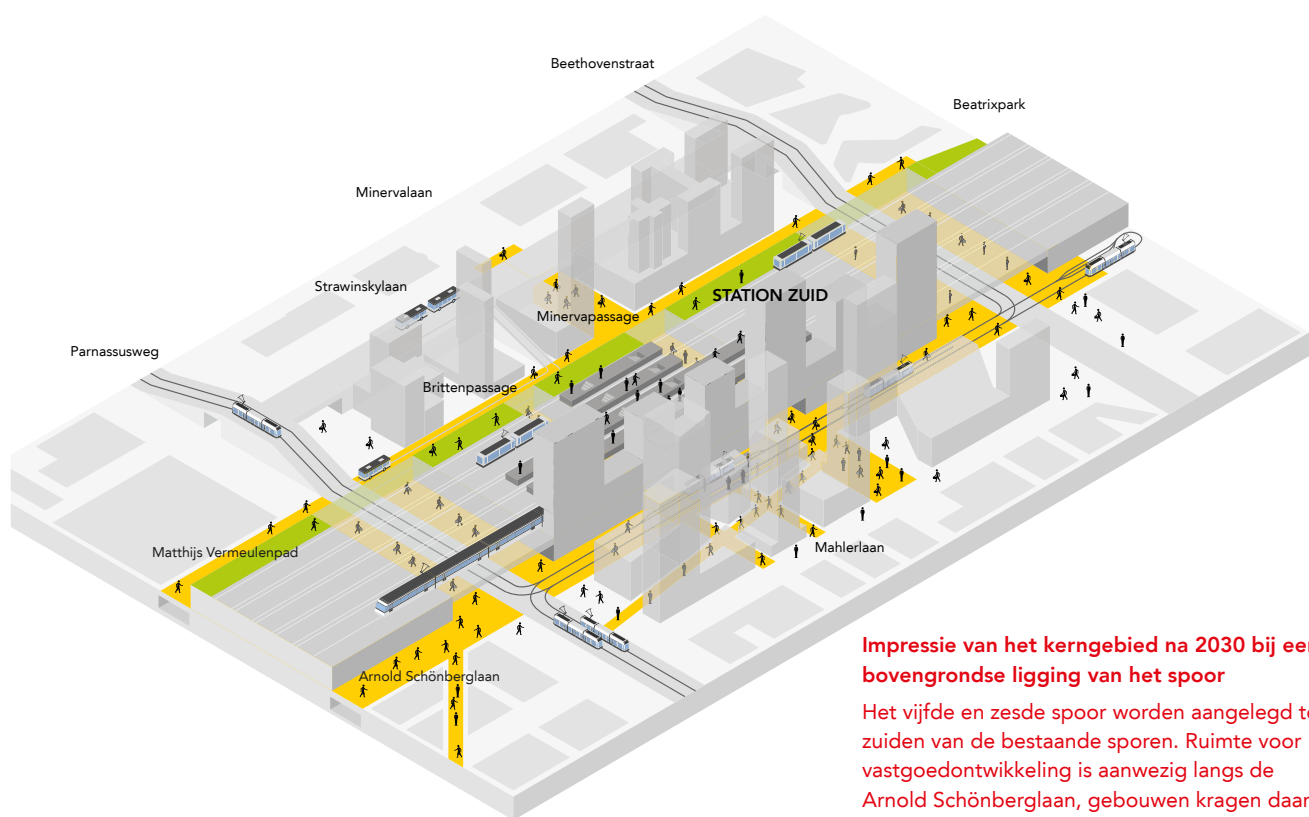
We zoeken innovatieve manieren om fietsenstallingen efficiënter te gebruiken foto: Lo Minck Systemen



Met een investering in een (open data) dynamisch fietsverwijzingssysteem benutten en ontsluiten we de beschikbare fietsenstallingscapaciteit efficiënter.

6 Een doorkijkje na 2030

De Visie Zuidas beschrijft de periode van ontwikkeling tot 2030. In deze periode zal het gebied volop in ontwikkeling zijn. Maar ook na 2030 is er nog ruimte om te groeien. Dat zal binnen Zuidas kunnen gebeuren, bijvoorbeeld bij het station, vooral als de sporen ondergronds gaan. Maar ook in de directe omgeving van Zuidas liggen kansen.



Impressie van het kerngebied na 2030 bij een bovengrondse ligging van het spoor

Het vijfde en zesde spoor worden aangelegd ten zuiden van de bestaande sporen. Ruimte voor vastgoedontwikkeling is aanwezig langs de Arnold Schönberglaan, gebouwen kragen daarbij uit boven het spoor.

De ontwikkeling van Zuidas stopt niet in 2030. Dan is de aanleg van Zuidasdok voltooid, maar de verdere ontwikkeling als stedelijk centrum is dan nog in volle vaart bezig. In deze periode worden waarschijnlijk het vijfde en zesde spoor aangelegd. De vraag is dan of dit bovengronds of ondergronds zal gebeuren. Beide opties zijn nog open.

Bij een ondergrondse variant ontstaat er veel ruimte voor vastgoedontwikkeling rond het station. Maar ook bij een bovengrondse ligging is er ruimte voor vastgoedontwikkeling. Anders dan bij de snelwegen is bouw boven het spoor toegestaan. Ook is er aan de noordzijde nog ruimte tussen snelweg en sporen voor het funderen van gebouwen. In de illustraties hieronder worden beide modellen weergegeven. Voor nieuw vastgoed rond het station is uiteraard eerst duidelijkheid nodig over de definitieve ligging van de sporen.

Los van de ontwikkeling van vastgoed rond het station zijn er op de langere termijn nog twee ontwikkelrichtingen interessant en kansrijk. Allereerst kunnen we in Buitenveldert zoeken naar plekken voor een verdere verdichting, vooral in de vorm van extra woningbouw. Een andere mogelijkheid is om het gebied richting Schinkel

te (her)ontwikkelen, zowel rond de sporthallen Zuid als over het water in en rond Riekerpolder en langs de Nieuwe Meer. Een mogelijke toekomstige verlenging van de Noord/Zuidlijn kan een dergelijke ontwikkeling een enorme stimulans geven.

De in deze visie voorgestelde verandering van de modal split ten gunste van de fiets en het OV, zal in de periode na 2030 duidelijke effecten laten zien. Ook de ontwikkeling van de zelfrijdende auto kan veel betekenen voor het straatbeeld. We hopen dat deze ontwikkelingen het op langere termijn ook echt mogelijk maken om asfalt in te ruilen voor meer verblijfskwaliteit. We denken bijvoorbeeld aan een groene inrichting van de Strawinskylaan als het openbaar vervoer een nieuwe plek heeft gekregen bij station Amsterdam Zuid. De aankomende jaren monitoren we het mobiliteitsgedrag goed om inzicht te krijgen in welke maatregelen het effectiefst zijn. Datzelfde geldt uiteraard ook voor de maatregelen die we tijdens de bouw nemen. Ook daarvan moet duidelijk worden wat werkt en wat niet. Zeker omdat we na 2030 waarschijnlijk nog wel even door blijven bouwen met een mogelijk vijfde en zesde spoor boven- of ondergronds en vastgoedontwikkeling rond het station.



Impressie van het kerngebied na 2030 bij een ondergrondse ligging van het spoor

Als de trein- en metrosporen op lange termijn ondergronds worden gerealiseerd, dan komt er ruimte vrij voor een substantiële groei van Zuidas. In het hart ontstaat niet alleen een volwaardig stadscentrum, de groei biedt ook mogelijkheden om de ruimtelijke samenhang tussen noord en zuid verder te versterken.

7 Hoe nu verder?

De Visie Zuidas krijgt de komende jaren een plek in de verdere planuitwerking en uitvoering van Zuidas. In bestemmingsplannen, inrichtingsplannen en bij het selecteren van ontwikkelaars en bouwers nemen we de doelen uit deze visie mee. Dat zullen we niet alleen vanuit de gemeente doen, maar in nauwe samenwerking met de omgeving en onze partners.

Overzicht van de doelen

In de tabel hiernaast staan de doelen van deze visie samengevat. Het geeft aan waar we de komende jaren mee aan de slag gaan. Voor een deel doen we dat door het voortzetten van de ontwikkelingen die we de afgelopen jaren al hebben ingezet. Daarnaast zullen we ook de koers gaan verleggen en nieuwe activiteiten uitvoeren. Per doel staat daarom in de tabel

hiernaast een voorbeeld waaruit dat blijkt. De voorbeelden zijn illustratief, er gebeurt in Zuidas de komende jaren veel meer. Toch geven de voorbeelden een goed beeld van de veranderingen in de opgave waar Zuidas nu voor staat. In de volgende paragraaf geven we aan hoe we dit kunnen financieren.

Financiële onderbouwing

De financiële onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van Zuidas ligt vast in het Financieel Perspectief Zuidas. Jaarlijks verantwoorden we de (verwachte) kosten en opbrengsten. Het positieve resultaat van de ontwikkeling van Zuidas vormt de dekking voor de gemeentelijke bijdrage aan Zuidasdok. Deze bijdrage is gemaximaliseerd: nadat deze bijdrage is 'verdiend' valt het resultaat toe aan de gemeente Amsterdam.

Het merendeel van de in deze visie beschreven ontwikkelingen en acties is al onderdeel van het Financieel Perspectief Zuidas. In sommige gevallen vraagt de Visie wel om een andere invulling van de voorziene investeringen. Bijvoorbeeld: volgens deze visie zetten we het

budget voor een plein met bestrating in voor de inrichting van een postzegelpark. Omdat het totaal aantal woningen, kantoren en voorzieningen binnen het financieel perspectief gelijk blijft nemen de opbrengsten door uitvoering van deze visie niet af. Er is zelfs een kleine plus te verwachten omdat we op een aantal plekken ontwikkelingsmogelijkheden zien, die nog niet in het Financieel Perspectief zijn opgenomen. Die extra inkomsten willen we echter pas inboeken als er meer zekerheid is over de haalbaarheid van deze ontwikkelingen. Daarnaast moeten we ook rekening houden met ingrepen waar geen inkomsten tegenover staan.

Doelen		Voorbeelden van acties 2016-2020	
Zuidas in uitvoering			
Zorgen voor een goede bereikbaarheid	→	door in te zetten op P+R buiten Zuidas	
Gebiedskwaliteit en leefbaarheid hoog houden	→	door strengere eisen te stellen aan de hoeveelheid geluid en trillingen die werkzaamheden mogen voortbrengen	
Excellente publieksinformatie en communicatie	→	door het inrichten van een centraal informatiecentrum	
Internationaal en ambitieus			
Het bestaande succes van Zuidas als hét internationale zaken-centrum van Nederland verder uitbouwen	→	door het inzetten op acquisitie voor nieuwe internationale bedrijven	
Inzetten op kennis en innovatie	→	door het huisvesten van universiteits-gerelateerde bedrijvigheid, zoals (onderzoeks-)instituten maar ook kennisintensieve start-ups	
Zuidas toegankelijk maken voor een breder publiek	→	door het toevoegen van zorgvoorzieningen en een bioscoop	
De aanwezigheid en zichtbaarheid van kunst en cultuur versterken als één van de dragers van het gebied	→	door ruimte te bieden aan kunst- en cultuurinstellingen	
Levendige woonwijk			
Ruimte bieden aan een breed aanbod van kwalitatief hoogwaardige nieuwbouwwoningen voor diverse doelgroepen	→	door het vinden van een permanente plek voor studentenhuusvesting	
Inzetten op een aantrekkelijke woonomgeving met passende voorzieningen	→	door in te zetten op flexibiliteit in grootte en prijs van de wonkeleenheden	
Ruimte bieden aan ideeën en initiatieven van bewoners	→	door het betrekken van bewoners bij de inrichting van de openbare ruimte	
Verbonden met groen en water			
Groen en water in en rondom Zuidas toevoegen en verbeteren voor divers en intensief gebruik	→	door het realiseren van één postzegelpark per deelgebied	
Groen en water in en rondom Zuidas beter verbinden en toegankelijk maken	→	door de haalbaarheid van een fietsbrug tussen de Gustav Mahlerlaan en het Piet Kranenburgpad te onderzoeken	
Groen en water in de openbare en privéruimte dragen bij aan een Zuidas die leefbaar, robuust en regenbestendig is	→	door het vergroenen van de daken voor onder andere waterberging	
Kiezen voor fiets en openbaar vervoer			
Meer ruimte voor het openbaar vervoer	→	door bus 15 te vervangen door een tramlijn	
Meer ruimte voor de voetganger en de fiets	→	door in te zetten op het fietscarré en de Daklaan	
Slimmer benutten van beschikbare infrastructuur	→	door samen met het bedrijfsleven werknemers te stimuleren om niet in de spits met de auto naar Zuidas te komen	

Uit deze visie komt een aantal extra kosten voort waar nog dekking voor gezocht moet worden en aparte besluitvorming voor nodig is. Dit zijn:

- De Daklaan: we onderzoeken de haalbaarheid van de Daklaan op zowel de technische mogelijkheden als de financiering (bijvoorbeeld door te kijken naar cofinanciering met de stadsregio, de Nederlandse Spoorwegen (NS) en ProRail).
- Slimmer benutten van bestaande infrastructuur: investeringen zijn grotendeels gedekt, maar vooral software-matige ingrepen vragen aanvullende investeringen.
- Investeren in fietsinfrastructuur: investeringen in een fietsverwijssysteem en het fietscarré zijn niet gedekt. Hetzelfde geldt voor een fietsbrug richting de Nieuwe Meer. Er zal naar cofinanciering gezocht worden.
- Beter toegankelijk maken van het water,

waaronder de De Boelegracht: in de grondexploitaties zijn de basisinvesteringen voor de aanleg van onder andere de De Boelegracht opgenomen. We onderzoeken nog of er extra investeringen nodig zijn voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het water.

- Kunst in de openbare ruimte: binnen de grondexploitatie van Zuidas is beperkt ruimte voor investeringen in kunst in de openbare ruimte, voor permanente kunst zullen andere dekkingsbronnen gezocht moeten worden.
- Een loket: Voor goede communicatie en goed omgevingsmanagement tijdens de bouw is budget nodig. Denk bijvoorbeeld aan de opzet van een goed informatiecentrum. Dit wordt samen met de organisatie van Zuidasdok opgepakt. Ook is in deze fase extra geld nodig voor inzet op tijdelijk beheer.

- Ook het programma van Leef Zuidas zal extra kosten met zich meebrengen ten opzichte van het 15 by '15-programma. De werkzaamheden van Leef Zuidas zijn gericht op het bevorderen en stimuleren van de leefbaarheid en levendigheid en zijn essentieel bij een gebiedsontwikkeling van deze omvang. De bijbehorende kosten zijn/worden apart inzichtelijk gemaakt in de jaarlijkse raming van de proceskosten.
- De belangrijkste financiële middelen voor investeringen in het Openbaar Vervoer lopen via de Stadsregio Amsterdam en het Rijk. Over nieuwe OV-lijnen en uitbreiding van de railinfrastructuur wordt dus elders besloten. Met deze visie wordt aangegeven welke toekomstige verbindingen vanuit het perspectief van de ontwikkeling van Zuidas belangrijk zijn.
- Het beheer van Zuidas vraagt meer inzet en meer financiële middelen. Het gaat daarbij zowel om extra kosten als gevolg van een hoger inrichtingsniveau als om kosten die betrekking hebben op een hoger beheerniveau dan standaard is.

De ontwikkeling samen volgen en uitvoeren

De Visie 2016 zal zeker niet het laatste product zijn dat over de ontwikkeling van Zuidas verschijnt. Het samen nadenken over de ontwikkeling van Zuidas is een continu proces. Daarbij is het monitoren van de effecten van de acties belangrijk. Het duurzaamheidsverslag Zuidas dat samen met Hello Zuidas en de Green Business Club wordt opgesteld, is daar een goed voorbeeld van. Ook in de organisatie van Zuidas zullen we zorgen dat de doelen uit deze visie goed gewaarborgd blijven en dat daar over gerapporteerd wordt. Daarnaast organiseren we halverwege deze periode een congres waarbij zowel bewoners als experts van buiten hun visie geven op de ontwikkeling van Zuidas. Zo houden we elkaar scherp en blijft de ontwikkeling van Zuidas van ons allemaal.

Ook bij de uitvoering van de Visie Zuidas staat de gemeente niet alleen. Met het programma Leef Zuidas geven we een duidelijk vervolg aan het onderhouden en uitbouwen van de vele waardevolle netwerken binnen en buiten Zuidas. Ook de uitvoering van de activiteiten die in deze visie staan, die veelal gaan over de fysieke ingrepen en investeringen in het gebied, is een gezamenlijke opgave. Per opgave wordt gezien welke vorm van samenwerking daarbij voor de hand ligt. Soms kan dit in de vorm van klankborden of meedenken maar soms ook in gezamenlijke investeringen of uitvoering. Duidelijk is dat wij bij de uitvoering van de Visie niet zonder de hulp en inzet kunnen van ontwikkelaars, bouwers, investeerders, beleggers, andere overheden en vooral de bewoners, instellingen en ondernemers van Zuidas.

Colofon

Vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad op 5 oktober 2016

De Visie Zuidas 2016 is opgesteld in opdracht van het college van burgemeester en wethouders.

Contact

Gemeente Amsterdam Zuidas
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam

www.amsterdam.nl/zuidas/zuidas-ontwikkelt/visie-zuidas

Wij hebben alle moeite gedaan om rechthebbenden van copyright te achterhalen. Personen of instanties die aanspraak maken op bepaalde rechten, wordt vriendelijk verzocht contact met ons op te nemen. Aan de informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Literatuurlijst

Naast beleidsdocumenten van Gemeente Amsterdam en Zuidasdok zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Buck Consultants International (2015). De kracht van Zuidas als toplocatie. In opdracht van: Gemeente Amsterdam Zuidas.
- Dobbelsteen, A. van den, Stroeve-Kleerekoper, L. (2013). Stedelijk klimaatontwerp en stedelijke klimaatinstallaties. Rooilijn 46 (4): 250-157.
- DTZ Zadelhoff (2015). Vervagende grenzen, duidelijke contouren. Tendensen van de vastgoedmarkt. Amsterdam: DTZ Zadelhoff v.o.f.
- Emma Communicatie (2012). De ingenieur en de buurman – communicatie rondom de aanleg van de Noord/Zuidlijn. In opdracht van: de Raad voor Maatschappelijke ontwikkeling.
- Fietzersbond (2014). Fietsvisie op de Zuidas. Hoe de fiets kan bijdragen aan een aantrekkelijke en bereikbare Zuidas, met Amsterdamse uitstraling en internationaal vooroplopend. Amsterdam: Fietzersbond.
- Iersel, H. van (2014). Groen is goed, maar kan bijna niet zonder cappuccino. Stad + Groen, 1: 26-31.
- Jester Strategy (2014). Huisvestingsbehoefte en bouwopgave Amsterdam 2014-2025. In opdracht van: Gemeente Amsterdam.
- Jones Lang LaSalle (2014). Zuidas Office Monitor. In opdracht van: Gemeente Amsterdam Zuidas.
- Latten, J. en Manting, D. (2014). Straks bepalen ouderen de trend in de stad. NRC Handelsblad, 27 november 2014.
- Mikael Colville-Andersen (2015). Back to the Future. The shifting paradigm, the new legacy and planning intelligently for the cities of the future (powerpoint).
- Musterd, S., Teernstra, A., Gent, W. van, Dukes, T. (2014). De buurt als jas: veranderende huishoudens, dynamische buurten en de functie van woonmilieus. Den Haag: Platform 31.
- NS, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester (2012). Het stationsconcept in tijdelijke situaties – SITS Manual versie 2.0.
- Taskforce Bereikbaarheid (2014). Symposium Slim Reizen 2014 > 2040.
- Trajan (2015). Onderzoek fietsstromen Zuidas. In opdracht van: Gemeente Amsterdam Zuidas.
- Van Hattum en Blankevoort (2008). De attente aannemer – checklist voor omgevingscommunicatie. Woerden: Van Hattum en Blankevoort.
- VU en VUmc (2014). Masterplan Campusontwikkeling. Amsterdam: VU en VUmc.





Gemeente
Amsterdam

Bijlage

Leef Zuidas

2016 - 2020



Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen

1.	Introductie	3
2.	Achtergrond	4
3.	Leef Zuidas algemeen	5
4.	Zuidas in uitvoering	7
5.	Internationaal en Ambitueus	8
6.	Een levendige woonwijk	9
7.	Verbonden door groen en water	10
8.	Kiezen voor fiets en OV	11
9.	Organisatie en werkwijze	12
10.	Kalender	13

Introductie

Zuidas is het meest internationale en ambitieuze stukje Nederland. Zuidas wordt steeds meer een levendige internationale stadswijk waar wonen, werken en verblijven op hoog niveau mogelijk is. De komende jaren staat Zuidas voor grote uitdagingen, ook waar het gaat om de leefbaarheid in het gebied. Om het succes van Zuidas te borgen en om ook tijdens de vele bouwactiviteiten en de bouw van Zuidasdok een toplocatie te blijven stelt Gemeente Amsterdam een programma voor waar bewoners, gebruikers en bezoekers centraal staan.

Naast de indrukwekkende gebouwen ontworpen door internationale toparchitecten zijn er tal van verrassende en inspirerende activiteiten die het gebied kwaliteit van leven bieden. Daarbij worden de gebouwen en de voorzieningen als 'hardware' gezien en de activiteiten in en door het gebied als de 'software'.



Fietsers en voetgangers op het Zuidplein. Foto: Marc Dorleijn



Station Amsterdam Zuid. Foto: Marc Dorleijn

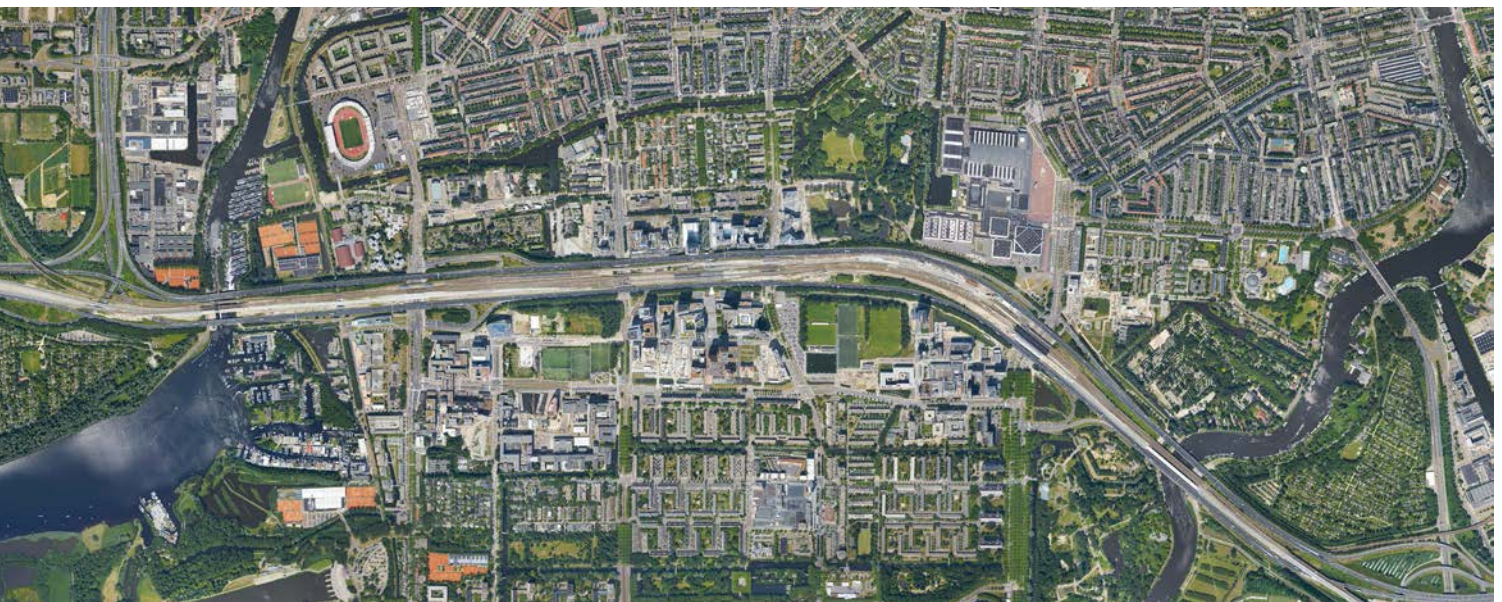
Achtergrond

Zuidas anno 2010 was niet Zuidas zoals die zou moeten zijn in 2030: een bruisend internationaal gebied waar naast gewerkt en gestudeerd ook volop gewoond en gerecreëerd wordt. Naast de reguliere werkzaamheden met betrekking tot gebiedsontwikkeling en infrastructuur, met andere woorden de hardware, heeft Zuidas samen met haar partners voor de jaren 2010 - 2015 vijftien extra maatregelen geformuleerd, genaamd 15by15. Vijftien acties die Zuidas voor 2015 wilde realiseren, bij voorkeur in samenwerking met andere partijen. Deze acties waren vooral gericht op het creëren van meer levendigheid in Zuidas, zoals levendige plinten, bouwkvavels met bijzondere tijdelijke initiatieven, wonen in Zuidas, evenementen op pleinen en gevarieerde kunstinitiatieven. Kortom: de software.

Ten tijde van de start van 15by15 is ook de wens vanuit de zogenaamde founding partners uitgesproken dat het gebied Zuidas vraagt om een bijzondere vorm van gebiedsmanagement. Gemeente Amsterdam heeft hierin vanuit Zuidas Amsterdam een grote rol als adviseur en kwartiermaker vervuld. Vanuit deze wens, ondersteund door de doelstellingen van 15by15, is op 1 januari 2012 de stichting Hello Zuidas ontstaan.

Het 15by15-programma is succesvol geëvalueerd. Binnen het 15by15-programma is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan door samen met partijen, markt, initiatiefnemers, bedrijven en overheid projecten te realiseren. Er zijn al veel bestaande activiteiten waar we uiteraard mee doorgaan. We beginnen niet opnieuw, maar bouwen verder aan een levendige en leefbare Zuidas. De gemeente wil voor de komende vijf jaar blijven investeren in de 'zachte waarden' van gebiedsontwikkeling. Dit is de reden dat er gewerkt is aan een nieuw programma als vervolg op 15by15. Een programma dat nu gekoppeld wordt aan de visie over de stedelijke ontwikkeling van Zuidas en haar thema's. Daar waar het oude programma voornamelijk als doel had om externe doelgroepen te trekken naar Zuidas zal het nieuwe programma zich vooral gaan richten op de huidige bewoners, gebruikers en bezoekers. Het wordt vooral een inspirerend programma dat een beeld schept van Zuidas in de toekomst. Het nieuwe programma heet: **Leef Zuidas**

Het Leef Zuidas-programma is de 'smeerolie' om projecten goed en positief te laten landen. Het programma Leef Zuidas gaat volop programmeren, initiëren en faciliteren. Leefbaarheid maak je samen, met partners uit het veld, en niet van achter een bureau. Het is wel van belang dat de horizon uit de visie voor ogen gehouden wordt. Daarom wordt een werkwijze voorgesteld die het beste uit beide werelden combineert: inspiratie, ideeën en netwerk van buiten, en ervaring, knowhow en connectie met de deelgebieden van binnen.



Luchtfoto Zuidas. Foto: Aerophoto-Schiphol Luchtfotografie

Leef Zuidas algemeen

De bedoeling van het programma Leef Zuidas is ervoor te zorgen dat Zuidas een levendige, prettige Amsterdamse buurt blijft waar mensen graag komen, werken, verblijven en wonen. In wezen is het programma Leef Zuidas de software van het gebied. Iedereen kan initiatieven aandragen. Bewoners, bezoekers, werkenden, ondernemers, de gemeente, de universiteit en hogescholen, de ziekenhuizen – echt alle betrokkenen bij Zuidas kunnen actief en proactief participeren in het programma. Leef Zuidas is van iedereen voor iedereen.

Het programma Leef Zuidas is gekoppeld aan de thema's van de visie over de stedelijke ontwikkeling van Zuidas voor het gebied.

De visie Zuidas is opgebouwd uit vijf thema's. Voor het programma Leef Zuidas zijn deze vijf thema's randvoorwaardelijk. Leef Zuidas zal ervoor zorgen dat de thema's tot leven komen en beleefd kunnen worden. Alle activiteiten van het Leef Zuidas-programma vallen onder deze vijf thema's. Sommige activiteiten bedienen meerdere thema's.

Voor het programma Leef Zuidas is per thema een aantal inspirerende concepten gevisualiseerd ter indicatie van de kansen (zie pagina 6 voor voorbeelden van deze kansrijke ideeën). Zo kan er synergie ontstaan in de diverse activiteiten die geprogrammeerd kunnen worden. Naast deze concepten blijft er ruimte voor aanvullende initiatieven en activiteiten.

Leef Zuidas-thema's

Het programma Leef Zuidas is gekoppeld aan de thema's van de visie over de stedelijke ontwikkeling van Zuidas voor het gebied. Zo ontstaat er een optimale synergie tussen de stedelijke ontwikkeling (de 'hardware') en de beleving van het gebied (de 'software').

- 1. Zuidas in uitvoering**
- 2. Internationaal en Ambitueus**
- 3. Een levendige woonwijk**
- 4. Verbonden door groen en water**
- 5. Kiezen voor fiets en OV**



Geert Groote School in de Fred. Roeskestraat. Foto: Marc Dorleijn

Leef Zuidas algemeen

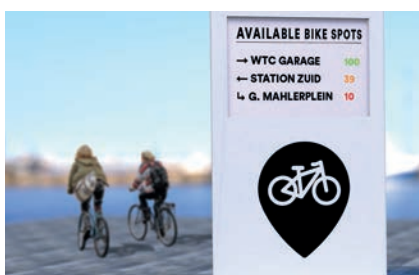
In Zuidas liggen de kansen voor het oprapen. Leef Zuidas heeft deze kansen geïnventariseerd en gevisualiseerd en is van plan om de komende jaren middelen en mensen in en rondom Zuidas te verbinden om deze kansen te realiseren. De (markt)partijen in Zuidas worden op verschillende wijzen benaderd om hierin te investeren. De kansen zijn fysiek, waardoor het Leef Zuidas-programma zichtbaar en tastbaar wordt in het gebied, de impact wordt vergroot en het door meer en meer mensen wordt ervaren. Daarbij zal het programma er nadrukkelijk op gefocust zijn de gebruikers van het gebied te inspireren, mee te laten denken en ook actief deel te laten

nemen. Zodoende inspireert en faciliteert het Leef Zuidas-programma. En biedt het iedereen de belevenis van al het mooie en goede dat Zuidas te bieden heeft.

Het Leef Zuidas-programma is voortgekomen uit 15by15 en de partners van Leef Zuidas waaronder de projectmanagers van de stedelijke gebiedsontwikkeling Zuidas, de ontwerpers van Ruimte en Duurzaamheid, Hello Zuidas, projectorganisatie Zuidasdok, omgevingsmanagement Zuidas en Zuidasdok, de Green Business Club, bewoners en gebruikers in Zuidas.



Plekken voor Start-ups



Altijd een fietsplek in Zuidas



Zuidas daagt je uit tot beweging!



Doe-kroeg voor bewoners



Zwemmen in Zuidas en De Nieuwe Meer



Zuidas Bike



Yoga en vergaderen in postzegelparken

Zuidas in uitvoering



Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen

De komende jaren wordt er veel gebouwd in Zuidas. Kantoren, woningen, fietsgarages en Zuidasdok – een hele belasting voor de huidige bewoners, bezoekers en gebruikers van het gebied. Het spreekt voor zich dat bouwwerkzaamheden altijd gepaard gaan met soorten overlast. Lawaai, stof en continue veranderingen van loop- en rijroutes door het gebied maken de omgeving niet aantrekkelijk. Leef Zuidas wil de verschillende doelgroepen juist tijdens de bouwwerkzaamheden positief verrassen. Op een moderne, duurzame en slimme manier. Denk hierbij aan een informatiecentrum of het openstellen van bouwterreinen.

Wat is er al

Beheeroverleg, het veiligheidsplatform en omgevingsmanagement.



Bouwterrein Fietsparkeergarage Mahlerplein. Foto: Marc Dorleijn



Bouwhekken 900 Mahler. Beeldbank Zuidas Gemeente Amsterdam

Internationaal en Ambitieuw

Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen



Zuidas is uitgegroeid tot het meest succesvolle internationale zakencentrum van Nederland. Om dit te blijven en de voortrekkersrol daarin te blijven vervullen voorziet het Leef Zuidas-programma in een aantal activiteiten die deze rol bevestigen en stimuleren. De Leef Zuidas-activiteiten maken de ambitie en het internationale karakter beleefbaar.

Wat is er al

Een aantal activiteiten dat reeds een vertrouwd verschijnsel is in Zuidas blijft in het Leef Zuidas-programma natuurlijk gehandhaafd. De bestaande activiteiten binnen het thema Internationaal en Ambitieuw zijn kunst, waaronder ARTZUID, het ontsluiten van bedrijfscollecties (zoals AkzoNobel Art Space), tijdelijke kunstinitiatieven in samenwerking met bestuurscommissie Zuid, Zuidas Run, outdoor filmfestivals, CEO-ontbijt waar de Zuidas CEO's gezamenlijk de duurzaamheidsambities bepalen, free wifi in het centrum Zuidas en natuurlijk het Hello Zuidas Magazine.



ZuidasRun 2015. Foto: Wouter van Ierssel



On the Roof Filmfestival 2012. Foto: Eline Hoogendijk

Een levendige woonwijk

Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen



Zuidas is een gemengde wijk. Wonen, werken, leren, bezoeken en verblijven lopen door elkaar heen. Om een levendige woonwijk te realiseren is het zaak activiteiten te ontplooiën die de verschillende gebruikers van het gebied de omgeving laten beleven en het mogelijk maken elkaar te ontmoeten, 24/7. Denk daarbij aan evenementen, buurtborrels, winkels, tentoonstellingen maar bijvoorbeeld ook een markt of een bioscoop.

Wat is er al

Een aantal activiteiten dat reeds een vertrouwd verschijnsel is in Zuidas blijft in het Leef Zuidas-programma natuurlijk gehandhaafd. De bestaande activiteiten binnen het thema Een levendige woonwijk: Grachtenfestival, Zuidas Culinaire & Zomerfeest, Kerst in Zuidas, de plintenmanager, inzamelactie voor de Voedselbank en het winkeliers- en horecaoverleg.



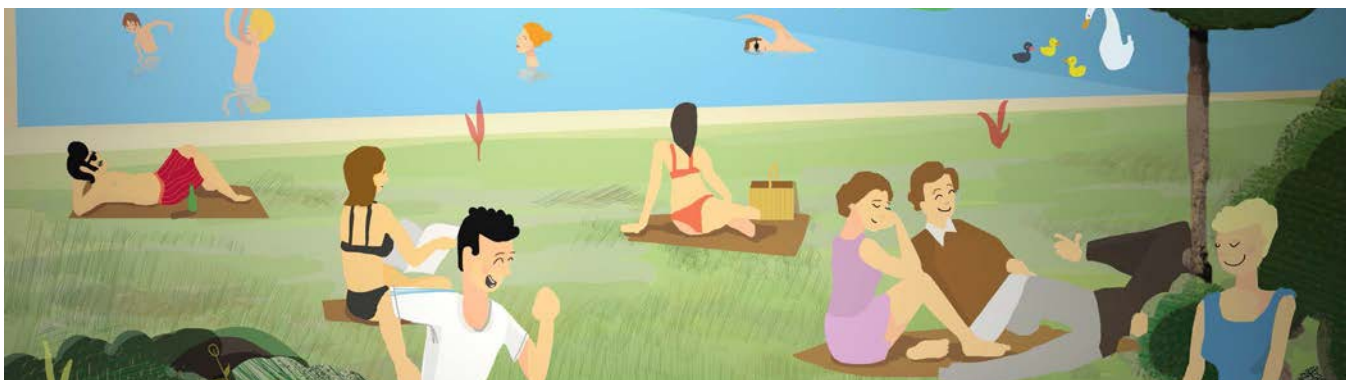
Boelentuin. Foto: Marc Dorleijn



Terrassen op het Zuidplein. Foto: Marc Dorleijn

Verbonden door groen en water

Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen



Groen en water zijn onlosmakelijk verbonden met Zuidas, en verhogen de kwaliteit van leven in een gebied. Groen en water nodigen uit om enerzijds in actie te komen (stad in beweging, wandelen, fietsen, sporten, werken, ontmoeten, spelen) en anderzijds om te ontspannen (zitten, liggen, mediteren, sporten, ontmoeten). Groen en water bevestigen het duurzame karakter van Zuidas. Het programma Leef Zuidas nodigt uit om groen en water daadwerkelijk te beleven.

Wat is er al

Een aantal activiteiten dat een vertrouwd verschijnsel is in Zuidas blijft in het Leef Zuidas-programma natuurlijk gehandhaafd. De activiteiten zijn: zomerprogrammering op de pleinen en in de parken, Pure Markt in het Beatrixpark, beleving van het nieuwe postzegelpark op het Mahlerplein, Zuidas drinkt kraanwater, Sportas, uitgave van 't jaarlijkse duurzaamheidsverslag (samenwerking tussen Amsterdam, Green Business Club en Hello Zuidas).



Boelentuin. Foto: Marc Dorleijn



Impressie oever Fred. Roeskestraat door Provast

Kiezen voor fiets en OV

Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen



Goede bereikbaarheid is van groot belang voor het succes van Zuidas. OV verbindt Zuidas met Schiphol, de stad en de rest van de wereld. Auto's en fietsen zijn een gegeven. Het is geen kwestie van kiezen; het gaat om het faciliteren van de ideale mix. In de visie over de stedelijke ontwikkeling van Zuidas wordt veel aandacht besteed aan voorzieningen voor zowel fietsen, auto's als OV. Het programma Leef Zuidas ontwikkelt activiteiten en faciliteiten die een ideale mix van vervoer mogelijk maken.

Wat is er al

Een aantal activiteiten dat reeds een vertrouwd verschijnsel is in Zuidas blijft in het Leef Zuidas-programma natuurlijk gehandhaafd. De bestaande activiteiten binnen het thema Kiezen voor fiets en OV zijn: de jaarlijkse ponchoactie, Zuidas Fietst, de ontwikkeling van een dynamisch fietsverwijssysteem en de citymap Zuidas.



Impressie van het nieuwe station Amsterdam Zuid met ruimte voor groen en winkels. Impressie: CIID/Cees van Giessen



De huidige Minervapassage wordt breder met meer ruimte voor winkels en horeca. Impressie: CIID/Cees van Giessen

Organisatie en werkwijze

Leef Zuidas is een programma van iedereen voor iedereen. Een flexibel kader die ingekleurd kan worden door bewoners, bezoekers, de stad en de wereld. Een programma dat inspireert, faciliteert en programmeert én uitnodigt om er actief aan deel te nemen. Hoe komen we daar, wie doet wat en vooral: wat is daarvoor nodig?

Er zijn voorafgaand aan het nieuw te ontwikkelen programma veel ideeën en activiteiten opgehaald vanuit Hello Zuidas, Green Business Club, de online peiling van de Visie in meetings met bewoners/omwoners en bedrijfsleven. Deze ideeën en activiteiten zullen terugkomen, gebundeld onder de vijf Zuidas-thema's. Het doel is om de komende vijf jaar het programma te blijven voeden met activiteiten en ideeën.

Om ervoor te zorgen dat het programma van, voor en door iedereen is, zal er een Denk & Doe Tank in het leven worden geroepen die knowhow heeft van de thema's. Deze Doe & Denk Tank bestaat uit een multidisciplinair gezelschap van externen, die deels diepgeworteld zijn in het gebied, en deels ook ogen en oren hebben voor ontwikkelingen vanuit de bredere buitenwereld. Dit zijn experts op het gebied van de thema's met een oog voor trends in de stad en het buitenland, buurtparticipatie, hospitality, duurzaamheid, bereikbaarheid of diversiteit.

Het is de bedoeling dat deze Denk & Doe Tank een aantal keer per jaar samenkomt om de 'bigger picture' te bespreken en eventuele sectoroverstijgende trends te delen. Het doel dat hiermee wordt bereikt, is dat er niet alleen van binnen naar buiten wordt gewerkt, maar juist van buiten naar binnen. Door het jaar heen zal er een balans gevonden worden tussen ad-hoc- en geplande overlegmomenten.

Leef Zuidas is daarnaast aangehaakt bij het ontwerpatelier, het projectmanagersoverleg, het directieoverleg en ontwikkelingen en kansen in het gebied om al in een zo vroeg mogelijk stadium mee te denken over ontwikkelingen in het gebied. Op deze wijze werken gebiedsmanagers, thematrekkers en het ontwerpteam nauw samen om de leefbaarheid van het gebied vorm te geven, daarbij gesteund door een breed netwerk van externen. De partners van het programma zijn: Gemeente Amsterdam, Hello Zuidas en Green Business Club.

Rollen van het programma Leef Zuidas

- **Initiëren:** de gemeente stelt een budget en mankracht beschikbaar om het initiatief te realiseren.
- **Programmeren:** de gemeente ontwerpt en regisseert, en zoekt partijen waarmee de activiteit op den duur zelfstandig gedragen kan worden. Zowel financieel als organisatorisch.
- **Faciliteren:** de gemeente ondersteunt de aangeboden activiteiten door middel van het aanvragen van vergunningen, het openstellen van haar netwerk, het beschikbaar stellen van locaties e.d. De activiteiten zullen door de partij die de betreffende activiteit heeft aangedragen bekostigd en geïnitieerd moeten worden.

Partners Leef Zuidas:



Kalender

Om de activiteiten in Zuidas inzichtelijk te krijgen en ter afstemming van meerdere activiteiten binnen de deelgebieden van Zuidas, worden alle activiteiten bijgehouden in de Leef Zuidas kalender. In deze kalender worden alle activiteiten per kwartaal en per thema benoemd. Dit overzicht zal gedeeld worden met de Leef Zuidas-organisaties, waaronder Hello

Zuidas, het ontwerpatelier, Zuidasdok, de ontwerpers van ruimte en duurzaamheid, de omgevingsmanagers Zuidas en Zuidasdok, de projectmanagers van stedelijke gebiedsontwikkeling, Green Business Club, bewoners en gebruikers. Ook kan deze kalender dienen als de activatie-/communicatiekalender voor Zuidas.

Januari	Februari	Maart
Beheeroverleg Hello Zuidas		Veiligheidsplatform Zuidas
8 Youth Food Movement @ Kunstkapel	Filosofietafel @ De Nieuwe Poort	19 Open Torendag
16-17 Hotelnacht Zuid en Zuidas		19 Deelname Earth Hour
Hello Zuidas Magazine	Winkeliersoverleg Hello Zuidas Horecaoverleg Hello Zuidas	Hello Zuidas Magazine
April	Mei	Juni
	19 Bijeenkomst Zuidas Bouwt	4 Dag van de Bouw
5 CEO-ontbijt GBC Zuidas	eind Mount Zuidas @ WTC, H-toren	1-26 Untitled 3 by Tomo Savic @ Zuidplein
1-15 Foodtrucks	12 Hakken & Pakken Run @ Mahlerplein	12 Zuidas Run @ Gershwinplein
11 Meet & Greet Zuidas bewoners	Hello Zuidas Magazine	24 Zuidas Culinaire Zomerfeest @ Zuidplein
27 Koningsdag (o.a. Kingsland bij RAI)	Horecaoverleg Hello Zuidas	ntb Opening sporttoestellen Beatrixpark
13 Presentatie Duurzaamheidsverslag		



Zuidas in
uitvoering



Een Levendige
woonwijk



Kiezen voor fiets
en OV



Internationaal
en Ambitieuw



Verbonden door
groen en water

Kalender

Juli	Augustus	September
Veiligheidsplatform Zuidas		
18 Opening Palace Ruin @ Mahlerplein	doorlopend Programming Palace Ruin	doorlopend Programming Palace Ruin
Hello Zuidas Magazine Winkeliersoverleg Hello Zuidas	16-17-18 Grachtenfestival	1-4 On The Roof Filmfestival ntb ZuidasCup @ SC Buitenveldert Hello Zuidas Magazine Horecaoverleg Hello Zuidas
12-13-14 Zuidas Fietst 14 Feestelijke opening fietsparkeer- garage Mahlerplein		
Oktober	November	December
	Veiligheidsplatform	3 Business Walk of Fame
1-7 Programming Palace Ruin 10 Dag van de Duurzaamheid 16 Amsterdam Marathon		
ntb Inzamelingsactie Voedselbank Winkeliersoverleg Hello Zuidas	Hello Zuidas Magazine	ntb Kerst in Zuidas - Het verhaal van kerst 2016 - Kerstboomactie Emma Kinderziekenhuis
	ntb Ponchoactie	

 Zuidas in uitvoering

 Internationaal en Ambitieuw

 Een Levendige woonwijk

 Verbonden door groen en water

 Kiezen voor fiets en OV



Winter Mahlerplein. Foto: Marc Dorleijn

Colofon

Versie oktober 2016

Leef Zuidas is opgesteld in opdracht van Directie Zuidas, Gemeente Amsterdam, en uitgevoerd door communicatie- en strategiebureau Made in May.

Contact

Gemeente Amsterdam Zuidas
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam
www.amsterdam.nl/zuidas/zuidas-ontwikkelt/visie-zuidas

Wij hebben alle moeite gedaan om rechthebbenden van copyright te achterhalen. Personen of instanties die aanspraak maken op bepaalde rechten, wordt vriendelijk verzocht contact met ons op te nemen. Aan de informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.



Illustratie: Made in May en Naigel Vermeulen



Gemeente
Amsterdam