

OPENBARE RUIMTE

Zwischen

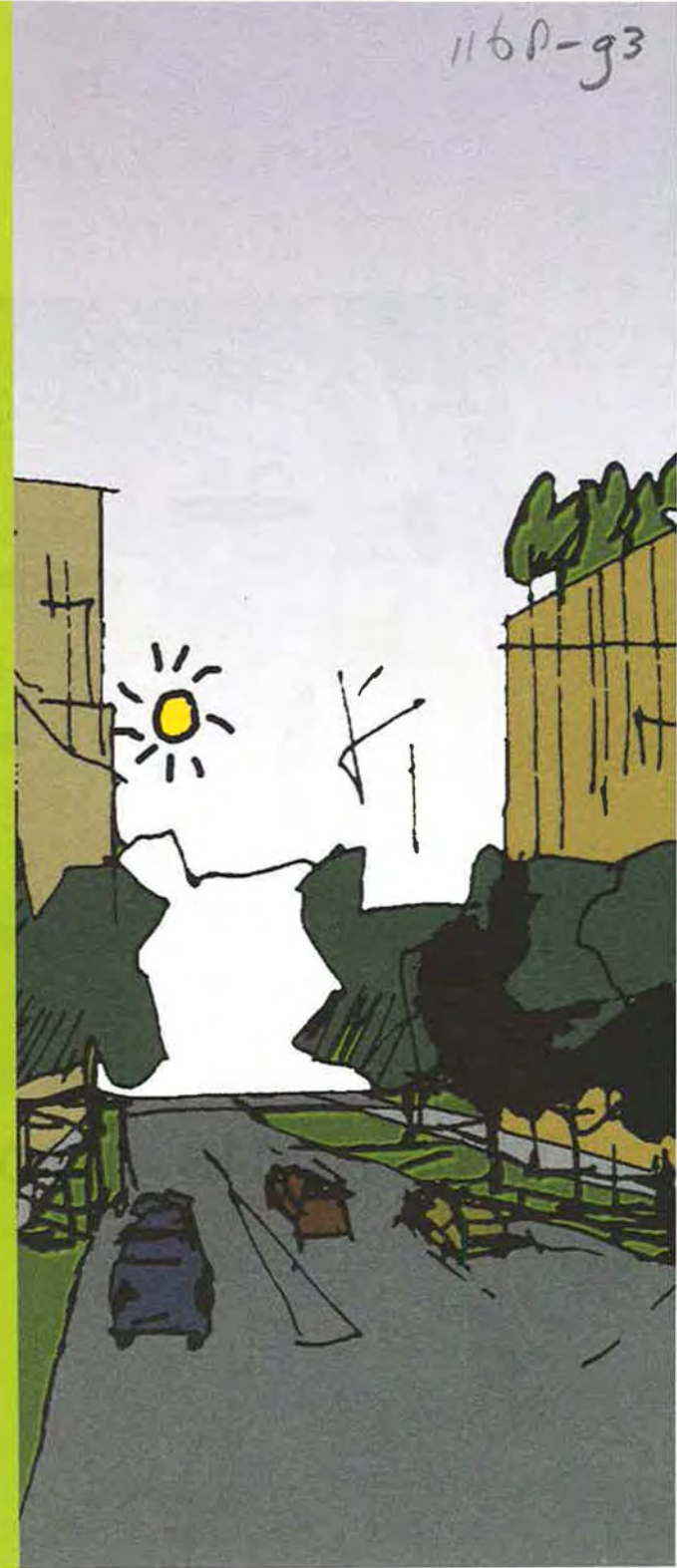
Ontwerp op hoofdlijnen

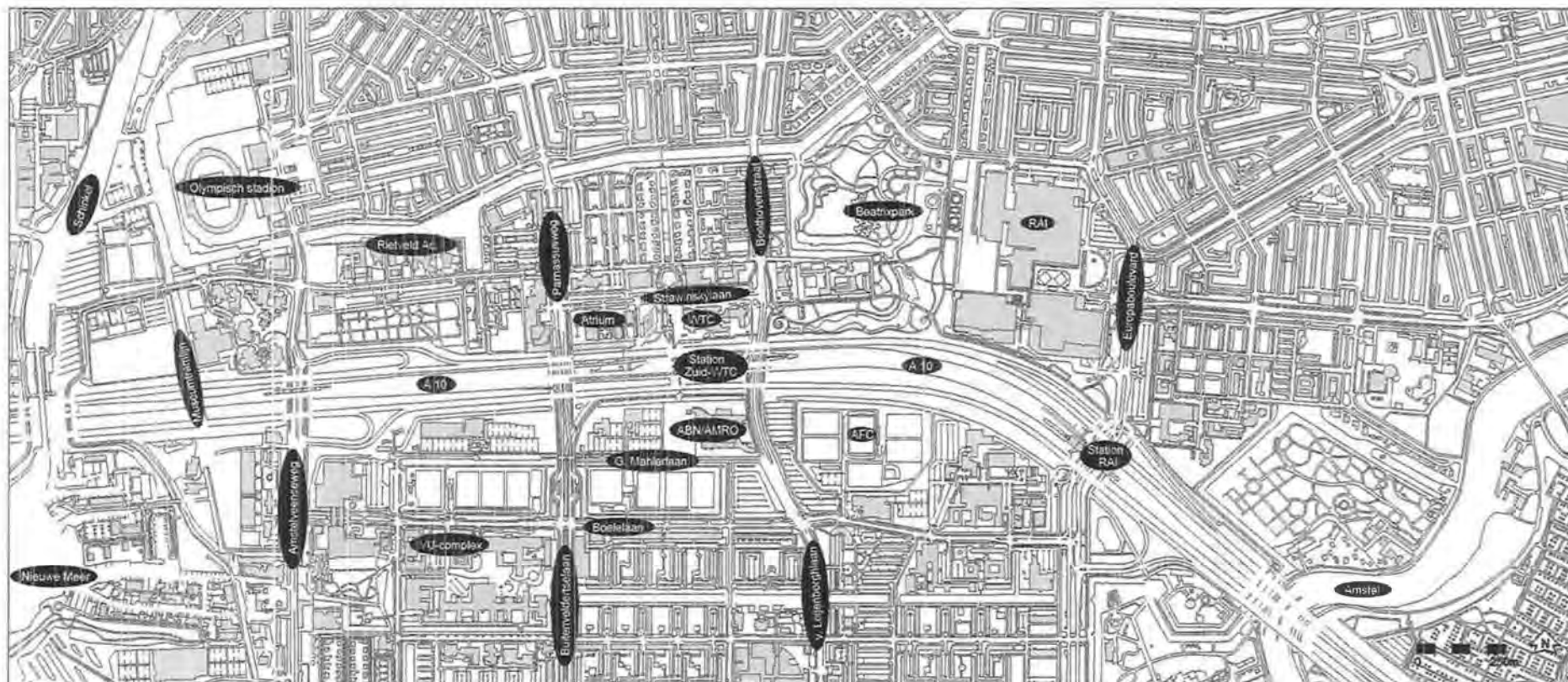
P1168-93

Ruimtelijke Ordening

A M S T E R D A M

april 2001





DE ZUIDAS - HUIDIGE SITUATIE

INHOUD

1.	INLEIDING	4
2.	STEDELIJKE OPENBARE RUIMTE de nieuwe stedelijkheid van de Zuidas verankering in de omgeving gridstructuur kaart openbare ruimte Zuidas	6
3	STRUCTUURBEPALENDE THEMA'S stromen en voorzieningen het verkeer het water het groen	14
4	HET STRAATBEELD	26
5	DE PLEKKEN	34
6	AANDACHT VOOR KWALITEIT basismateriaal maaiveld technische aspecten semi-openbare ruimte beheer	44

1. INLEIDING

Dit boekje over de **openbare ruimte van de Zuidas** in hoofdlijnen is in opdracht van het projectbureau Zuidas opgesteld door de dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de supervisor openbare ruimte Zuidas.

De ontwikkeling van de Zuidas duurt tientallen jaren. Om die reden zijn het Masterplan Zuidas en de eerste stedenbouwkundige uitwerking in de concept-Visie Zuidas vooral gericht op een strategische benadering van het planvormingsproces en niet op het leveren van een blauwdruk voor de toekomst. De uitwerking kan tussentijds worden aangepast aan de veranderende maatschappelijke en economische inzichten. Nieuwe ontwikkelingen moeten passen in de hoofdlijnen van het wensbeeld of leiden tot onderbouwde bijstellingen. Sturing en toezicht vindt permanent plaats. Een hoog ambitieniveau is daarbij het uitgangspunt.

Niet in de laatste plaats geldt dit hoge ambitieniveau ook voor de inrichting van de openbare ruimte. In dit boekje over de openbare ruimte worden structuurbepalende thema's aan de orde gesteld die in hun onderlinge samenwerking vorm geven aan de ruimtelijke structuur van de Zuidas. Zo wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de water- en

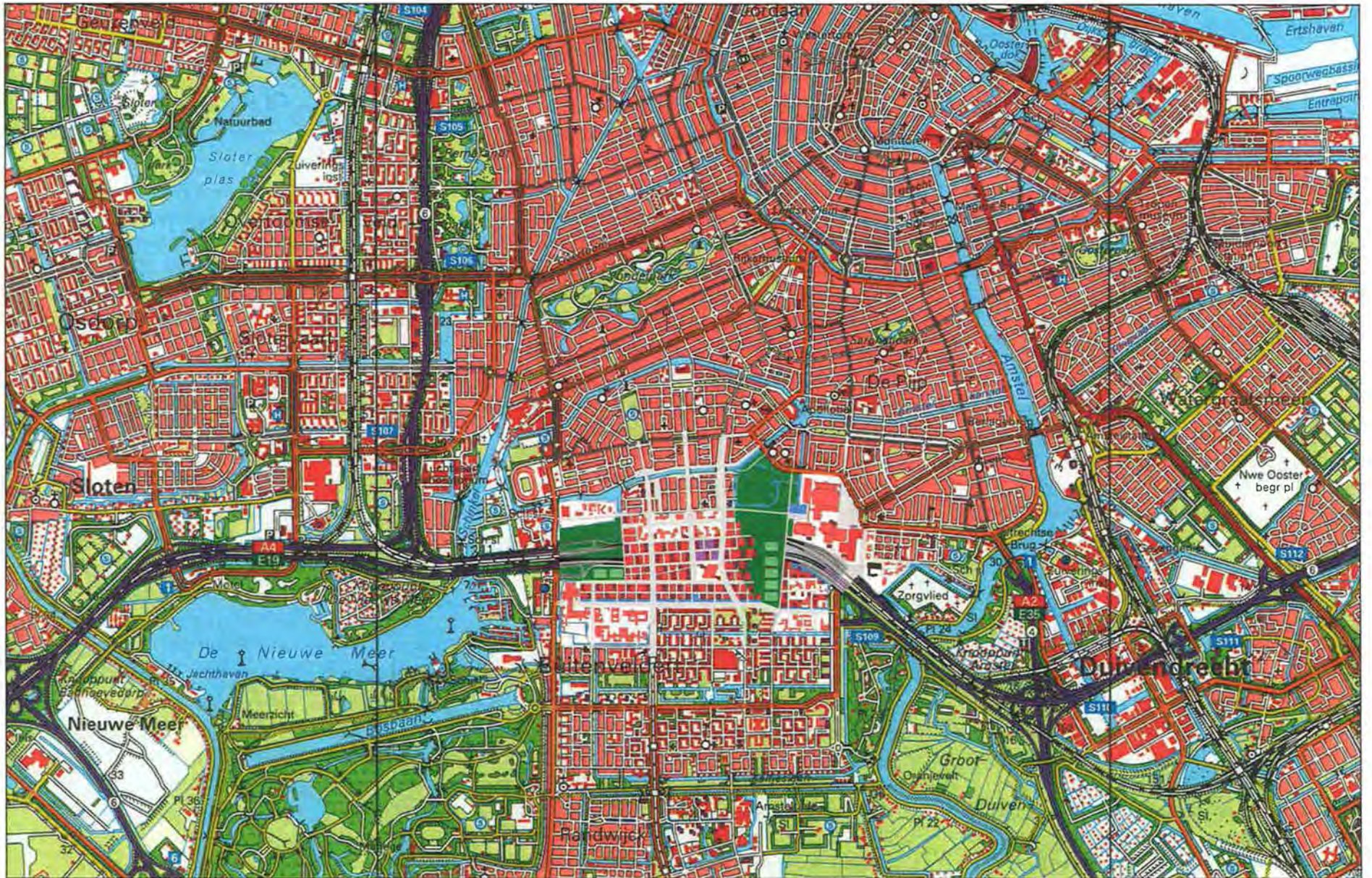
groenstructuur voor het gehele gebied, aan de sociale veiligheid en aan de routes voor het (langzaam) verkeer.

Om eenheid in de totale openbare ruimte te krijgen worden er randvoorwaarden geformuleerd voor de ontwikkeling van de belangrijke deelgebieden binnen het openbaar gebied.

Na de structuurbepalende thema's worden de ideeën over openbare ruimte verder toegelicht aan de hand van straatbeelden en de uitwerking van de bijzondere ruimtelijke elementen in het gebied, 'de plekken'.

De ambities bij de ontwikkeling van de Zuidas zijn hoog. Ook voor de openbare ruimte gaat het om het formuleren van het hoogst haalbare, of 'best practice'. Bij het bepalen van wat daar onder wordt verstaan is een voortdurende afstemming met de vragen vanuit de markt en de samenleving een essentieel onderdeel van de strategie. Dit vraagt om een intensief overleg met alle betrokken partijen. Daarom zullen de ideeën over de openbare ruimte in dit boekje in een uitvoerige consultatieronde aan de orde worden gesteld. Tegelijkertijd wordt er aan een catalogus van te gebruiken materialen gewerkt die een leidraad kan zijn bij de concrete inrichting van de openbare ruimte

van de Zuidas. Dit boekje, de resultaten van de consultatieronde en de catalogus zullen vervolgens ter besluitvorming worden voorgelegd.



2. STEDELIJKE OPENBARE RUIMTE

DE NIEUWE STEDELIJKHEID VAN DE ZUIDAS

De Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een plek van betekenis. Waar vijf jaar geleden nog sprake was van een geïsoleerd, klein kantorengedebiet, verrijst nu een nieuw stadscentrum. Hier ligt de kans om de meest tot de verbeelding sprekende stedelijke ontwikkeling van Nederland tot stand te brengen.

De uiteindelijke kwaliteit van de Zuidas zal vooral afhankelijk zijn van drie aspecten:

- de juiste mix van (top)functies;
- de kwaliteit van de architectuur;
- de kwaliteit van de openbare ruimte.

Een goed samenspel van functies, architectuur en openbare ruimte leidt tot een publiek domein waar het voor iedereen op elk moment van de dag aangenaam toeven is.

Een buitengewone opgave

Nooit eerder in Nederland is er sprake geweest van een stedelijke ontwikkeling op deze schaal en met deze intensiteit. Per vierkante meter wordt gemiddeld ruim 4,1 vierkante meter bebouwde vloer gerealiseerd. Het dokmodel, waarbij alle infrastructuur (auto, trein, metro) onder de grond wordt gebracht, maakt een intensieve bebouwing mogelijk: er ontstaat een nieuw stedelijk centrum met een binnenstedelijke sfeer. Daarbij hoort een

fijnmazig, druk bezet, stratenpatroon met compacte straatprofielen en als tegenhanger daarvan bijzondere plekken waar rust gevonden kan worden. Een veelzijdige openbare ruimte met mooi ingerichte straten, parken, pleinen en plekken (bijvoorbeeld terrasjes) om te zitten. De Zuidas wordt veel méér dan alleen een stationsomgeving. Het wordt een dynamische, moderne, maar ook vertrouwde omgeving met wonen, werken, recreatie, winkels en cafés. De begane grond van de gebouwen moet zoveel mogelijk, overdag en liefst ook 's avonds, openbaar toegankelijk zijn en bedrijvigheid uitstralen.

Een belangrijk kenmerk van een binnenstedelijke sfeer is de gezellige drukte van bewegende mensen. Stromen van voetgangers, fietsers, auto's, taxi's en trams horen bij deze stedelijkheid. De levendigheid van de openbare ruimte is dus een belangrijke maatstaaf voor een geslaagde Zuidas. De basis voor levendigheid is er. Het bouwen verkeersprogramma voor de Zuidas heeft binnenstedelijke proporties. Het besluit van de gemeenteraad het aandeel woningen te verhogen tot 50% is ook zeer gunstig. Maar dit alleen is geen garantie voor het genereren van de benodigde drukte. Daar is meer voor nodig. Belangrijke - publiektrekkende - functies zoals

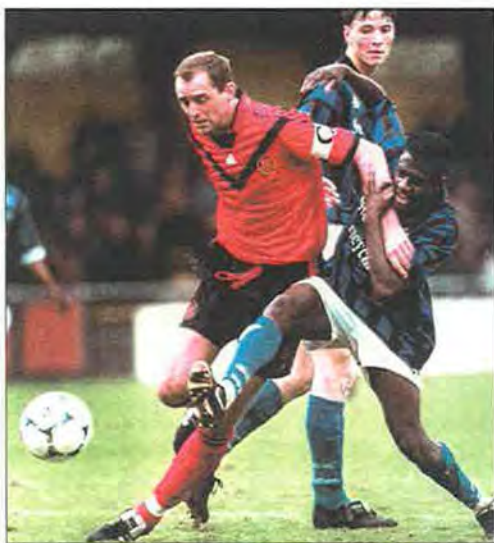
het station, de VU en de RAI, moeten aan elkaar gekoppeld worden. Nieuwe voorzieningen zoals winkels, cafés en uitgaansfaciliteiten kunnen aan de routes tussen deze grote publiekstrekkingen worden gekoppeld en zorgen zo voor extra levendigheid en bewegelijkheid die aan een binnenstedelijke sfeer bijdragen. De intensiteit van de bebouwing betekent dat creatieve oplossingen moeten worden gevonden om de leefbaarheid te vergroten. Het publieke domein kan in dit geval niet worden beperkt tot het maaiveld. De Zuidas wordt een stad in lagen met daktuinen en fantastische uitzichten over Amsterdam.

Hier wordt gebouwd!

Waar gebouwd wordt kan overlast ontstaan. Dat geldt zeker voor een groot en langdurig project als de Zuidas. Het is belangrijk de kwaliteit van de openbare ruimte van meet af aan op een hoog peil te houden. Dit kan door de omgeving van de bouwput zo aangenaam mogelijk in te richten, door te zorgen dat de (doorgaande) routes en de bewegwijzering steeds goed in orde zijn en zelfs kunnen de grote bouwprojecten tot bezienswaardigheden gemaakt worden.



Binnenstedelijke sfeer



Voetballen bij AFC



Terras op het plein

In een gebied waar zoveel gebouwd en ontwikkeld wordt moet de openbare ruimte met strategisch inzicht worden ingericht. Dit betekent een heldere, ingetogen openbare ruimte met een tijdloze kwaliteit die opgewassen is tegen constante veranderingen. Niet alleen de inrichting van het openbaar gebied, ook het beheer ervan moet een constante kwaliteit garanderen. Daarom is het belangrijk dat de openbare ruimte zo ontworpen en ingericht wordt dat hij ook goed is te beheren.



Bouwen veraangenaamd

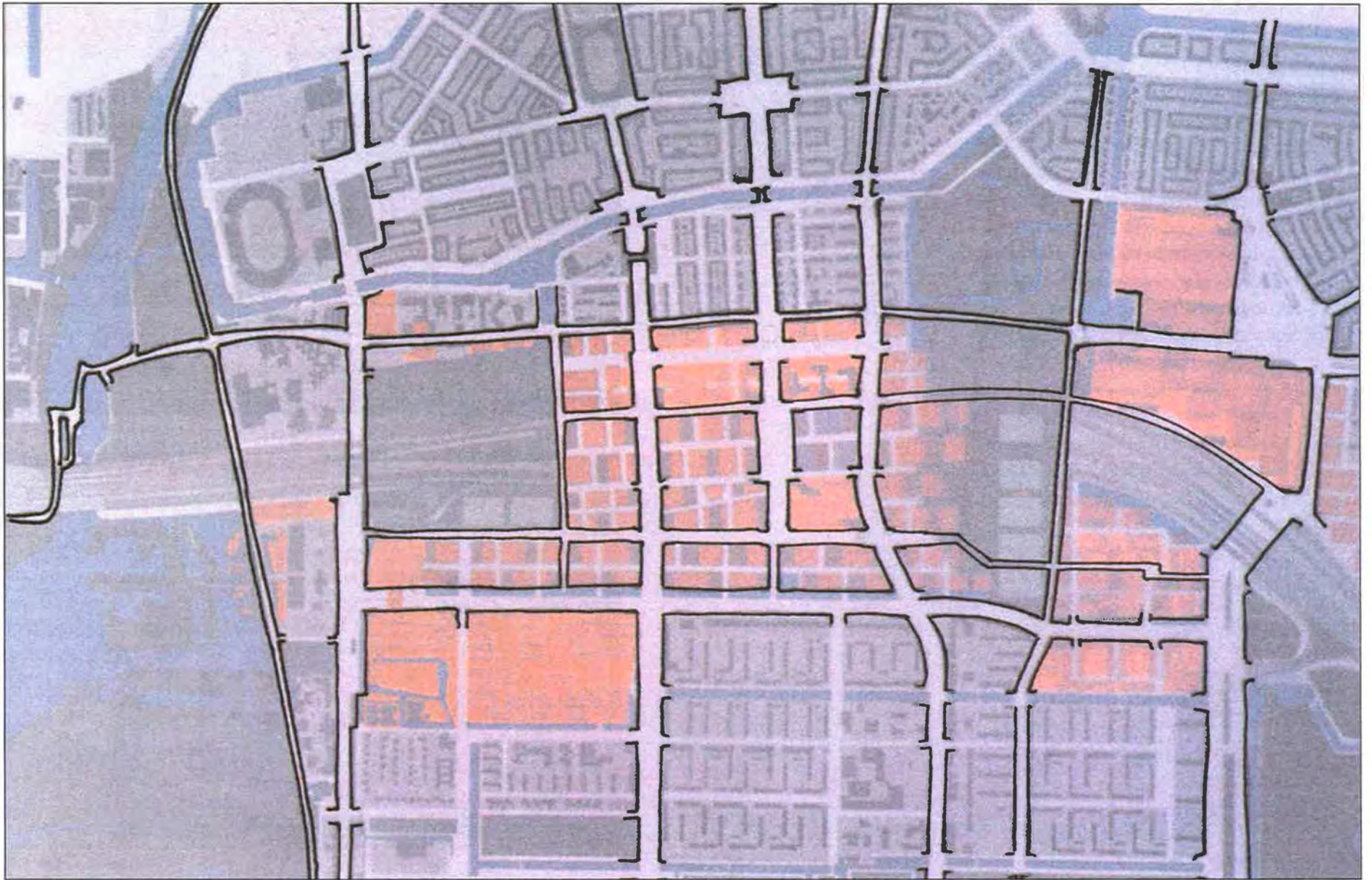
VERANKERING IN DE OMGEVING

Het uiteindelijke succes van dit nieuwe deel van de stad zal mede worden bepaald door de mate van integratie met de bestaande stad. Daarom is één van de belangrijkste stedenbouwkundige doelstellingen van het Masterplan Zuidas, het verbinden van Amsterdam-Zuid en de Rivierenbuurt met Buitenveldert. Deze delen van de stad worden nu door de infrastructuurlijk gescheiden. De keuze van de gemeente Amsterdam voor het dokmodel is een voorwaarde voor het behalen van deze doelstelling. Het dokmodel, waarbij de infrastructuur van snel- en spoorwegen onder de grond gaat, maakt een vanzelfsprekend straten- en fietspadenpatroon mogelijk in de noord-zuid richting. Alleen met die verbindingen is 'heling' van de twee stadsdelen mogelijk. Deze verbindingen moeten zo worden ontworpen dat iemand die via de Zuidas van het ene naar het andere stadsdeel loopt niet de indruk krijgt dat hij een 'stukje buitenland' heeft gepasseerd. De Zuidas moet een nagenoeg naadloze overgang vormen tussen Amsterdam-Zuid, de Rivierenbuurt en Buitenveldert. Een goede structuur van de openbare ruimte is hiervoor essentieel. Ook in het detail moet het kloppen. Bestrating en straatmeubilair moeten eenduidig zijn en bij de projectgrens niet opeens veranderen van vorm of karakter. Datzelfde geldt voor de bomen. Bomenlanen moeten een doorlopend karakter hebben.

De bijzondere ligging van de Zuidas voegt een extra dimensie toe aan de mogelijkheden van een goede verankering in de omgeving. De Zuidas ligt tussen de twee groene scheggen, de Amstel en de Schinkel. Met een fijnmazig patroon van verbindingen in oost-west richting vormt de openbare ruimte van de Zuidas een schakel tussen de scheggen. Deze verbindingen vormen een sterke oost-west structuur die in de verkaveling extra tot uiting komt, omdat ook de infrastructuur deze richting heeft.



Ligging tussen de scheggen



Verankering in de omgeving

GRIDSTRUCTUUR, STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

De noord-zuid en de oost-west richting vormen samen een stedenbouwkundig grid dat verder verfijnd kan worden door het toevoegen van kortere lijnen. In het grid wordt de oost-west verkaveling doorsneden met de stadsstraten en de Minerva-as. De kleinere tussenstraatjes in beide richtingen verfijnen het grid tot een binnenstedelijke stadsplattegrond. Het geheel past op een vanzelfsprekende wijze tussen de stadsdelen in. De straten worden strak gedefinieerd door de rooilijnen. Dat levert een compact en stedelijk straatbeeld op. De Zuidas staat dus niet op zichzelf, maar wordt van begin af aan ruimtelijk verankerd in de stad en in het landschap. Dat is een bijzondere positionering voor zo'n nieuwe hoogstedelijke ontwikkeling.

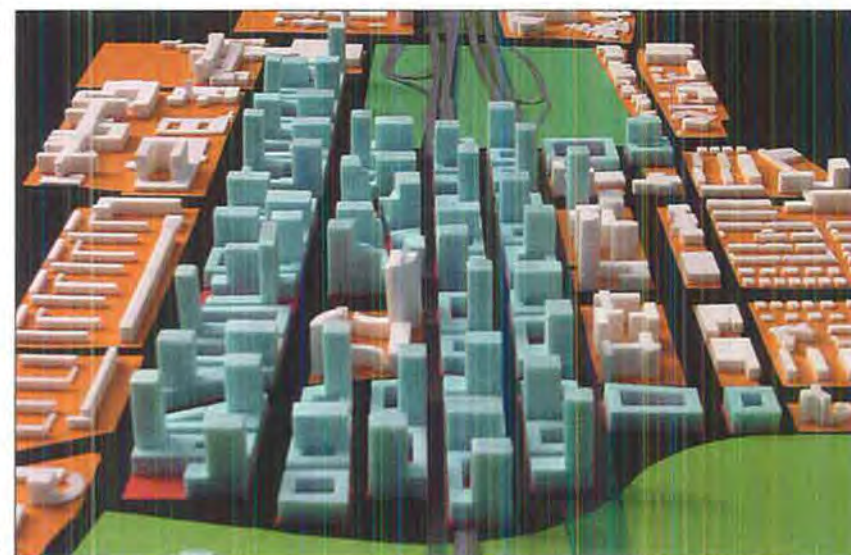
Noord



Zuid

Grid; noord-zuid richting

West



Oost

Grid; oost-west richting

Visie Zuidas, maart 2001



KAART OPENBARE RUIMTE ZUIDAS

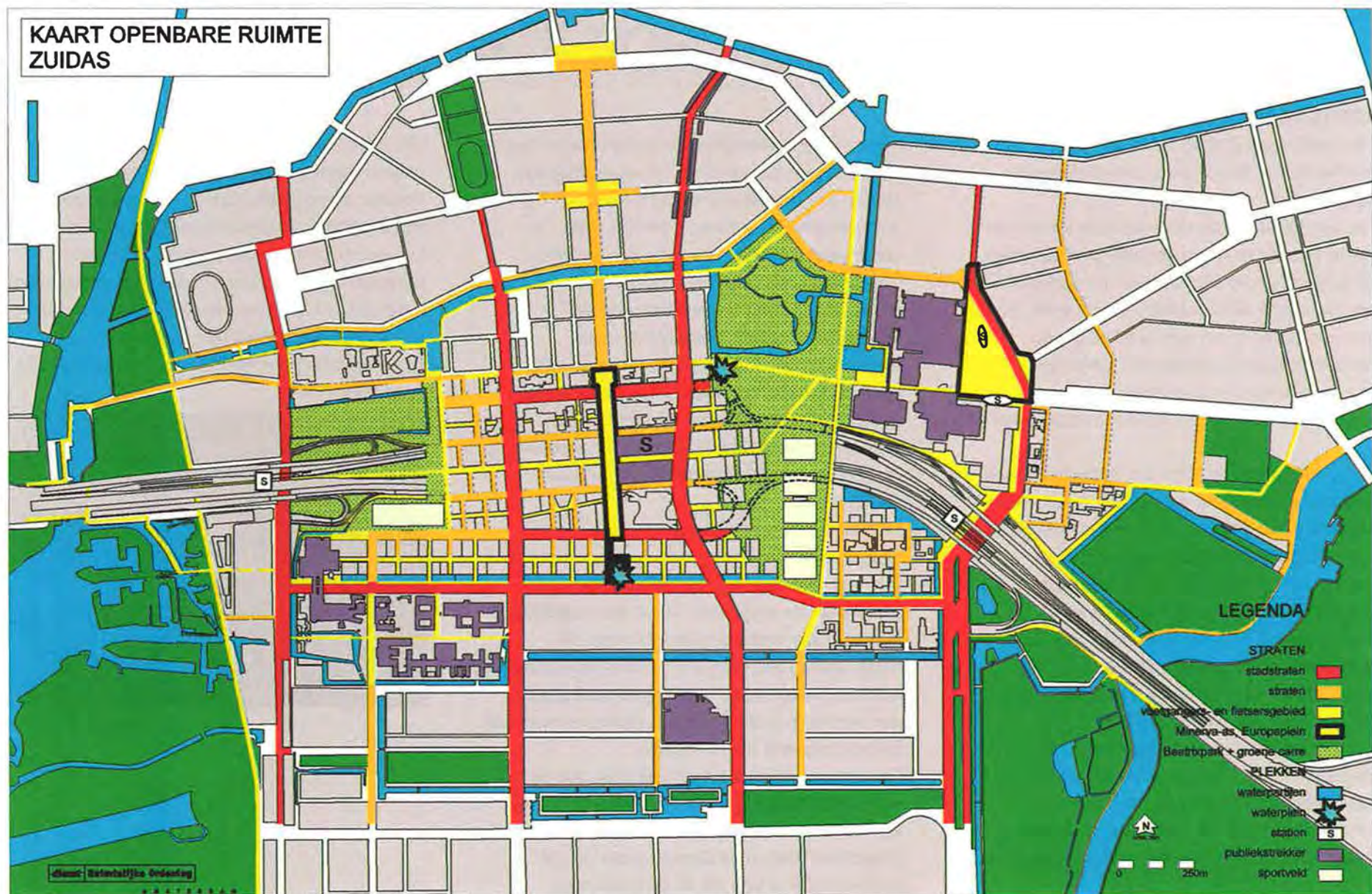
De hiernaast afgebeelde kaart geeft een totaalbeeld van de openbare ruimte. De diverse ruimtetypen waaruit het totaalbeeld bestaat kunnen van de kaart afgelezen worden.

De openbare ruimte bestaat in hoofdzaak uit straten en plekken. In de straten bepaalt bewegelijkheid de sfeer. Mobiliteit, in allerlei vormen, komt hier tot uitdrukking. De straten worden zo compact mogelijk vormgegeven om een stadse sfeer mogelijk te maken.

De straten worden onderverdeeld in drie functionele categorieën:

- ☐ De stadsstraten zijn drukke veelzijdige straten met veel verkeerssoorten. Door middel van deze straten wordt de Zuidas, voor snel- en langzaamverkeer, aangesloten op het stedelijke netwerk. Het autoverkeer van en naar de ringweg A10 is ook rechtstreeks aangesloten op de stadsstraten.
- ☐ De andere straten zijn van lokale betekenis. De individuele kavelontsluitingen voor auto's zijn op deze straten te vinden. Vaak zijn deze straten (bijvoorbeeld F. Roeskestraat) ook belangrijke fietsverbindingen.
- ☐ Met de voet- en fietsstraten krijgt de Zuidas een langzaamverkeernetwerk, vrij van auto's.

In tegenstelling tot de straten zijn de plekken de ruimten waar rust kan worden gevonden. In deze grote ruimten is verblijf het hoofddoel. Daarnaast is er ook ruimte om te spelen en sporten. De plekken worden bijzonder vormgegeven en zullen verschillend van karakter zijn.



3. STRUCTUURBEPALLENDE THEMA'S

STROMEN EN VOORZIENINGEN

Een geslaagde Zuidas heeft, net als de Amsterdamse binnenstad, twee belangrijke kenmerken:

Ten eerste, een optimale interactie tussen de openbare ruimte en de begane grondfuncties. De begane grond van de bebouwing moet voor een belangrijk deel publiek domein worden, met een breed scala aan functies die op wandelafstand van elkaar zijn gevestigd. Ten tweede moeten intensieve 'stromen' ontstaan tussen de belangrijke voorzieningen.

Met, in de toekomst, één van de belangrijkste stations in Nederland en vier, zeer van elkaar verschillende publiekstrekkingen in de omgeving heeft de Zuidas de basisingrediënten om hieraan te voldoen. Het kloppende hart is het station voor trein en metro samen met het busstation, de tramhaltes, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en veel andere functies. De andere vier 'generatoren' van voetgangersstromen zijn: de Beethovenstraat (een stadsradiaal), het Gelderlandplein, de RAI en de VU. Deze liggen allemaal op ca. één kilometer van de vervoersknoop. Ter vergelijking; de afstand tussen Centraal Station en het Muntplein is iets

meer dan een kilometer. De verbindingen tussen deze vier 'generatoren' en de vervoersknoop spelen een cruciale rol in het ontstaan van voetgangersstromen heen en weer. De verschillen tussen de generatoren kunnen uitgebuit worden door de routes anders in te kleuren. Zo kan de verbinding tussen de Beethovenstraat, het station en het Gelderlandplein meer voor het winkelende publiek zijn. Richting de VU kan op studenten gerichte horeca en andere voorzieningen worden gestimuleerd en naar de RAI kunnen meer cultuurgebonden initiatieven worden ontplooid.

De functies langs deze routes en de bijpassende aankleding van de openbare ruimte zijn van groot belang. De trefwoorden zijn stimuleren en inspireren. Waar de mogelijkheid zich voordoet moet de juiste ingreep de route versterken. Tijdelijke functies (bijvoorbeeld kiosken), kwaliteitsverbetering en toevoeging van accenten in de openbare ruimte kunnen ook een stimulerend effect hebben.

De voorzieningen moeten veelzijdig zijn en verschillende soorten publiek trekken. Winkels en horeca zijn belangrijk, maar musea, theaters, bioscopen, casino en disco's horen er ook bij. Belangrijk is ook dat er voorzieningen

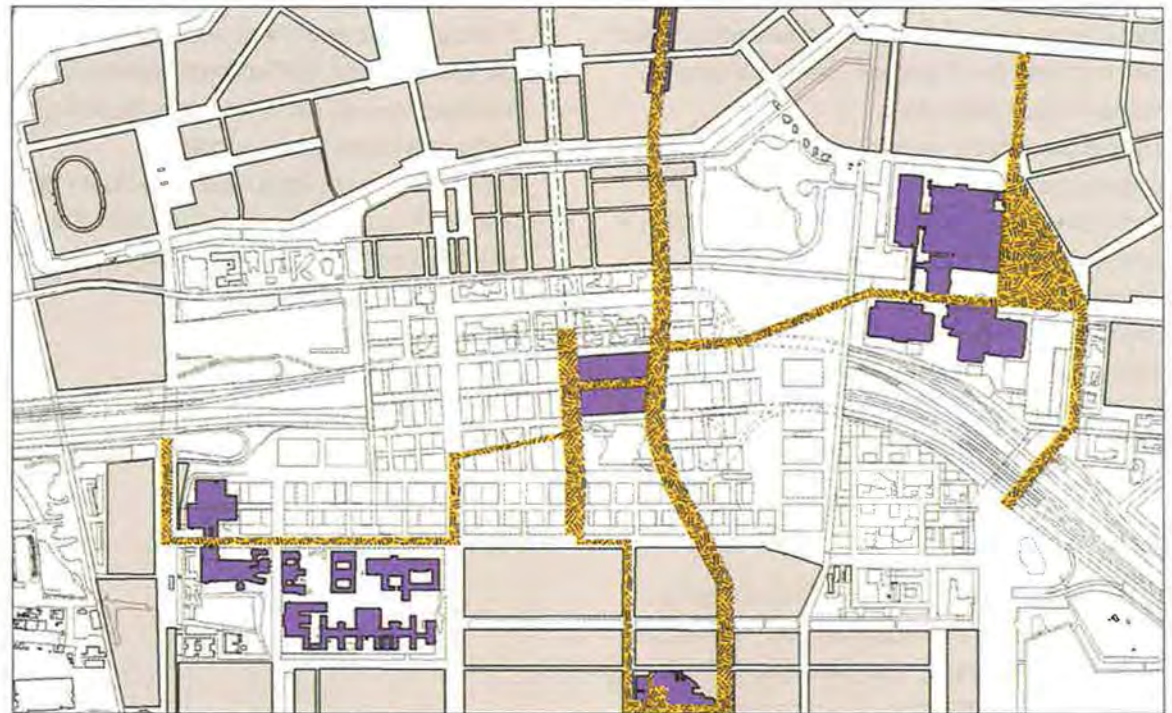
zijn die boven de middelmaat uitsteken, zoals nieuwe, specifiek bij de Zuidas passende voorzieningen ('new economy' winkels, een hypermodern winkelcentrum). Ook onderwijs kan een belangrijke rol spelen in het laten ontstaan van een sfeer die een menselijke maat uitstraalt. Nu al zijn er veel onderwijsinstellingen binnen het plangebied met de VU, het St.Nicolaaslyceum en de Rietveldacademie als vaandeldragers.



Drukke winkelstraat



Zuidas in het voorzieningenpatroon van de stad



De belangrijkste voetgangersstromen
tussen publiektrekkers

VOETGANGER

Het uitgangspunt is een fijnmazig stratenpatroon waarvan een deel (in oost-west richting) alleen voor voetgangers. Deze (speel)straatjes zijn gesitueerd tussen de autostraten in. Het langzaamverkeer heeft op die manier een eigen 'grid' los van de drukke wegen. Brede stoepen (5m) langs de hoofdwegen moeten zorgen voor een optimale bewegingsvrijheid, ook voor de minder valide gebruiker.

De 'plekken' zoals de Minerva-as zijn specifieke voetgangerszones, ondersteund door allerlei verbindingen. De belangrijkste verbindingen voor voetgangers zijn de drukke routes aangegeven in de stromenkaart. De Beethovenstraat, 60 meter breed, tussen het Zuider Amstelkanaal en de Strawinskylaan, biedt veel mogelijkheden. De route Station - Gelderlandplein via de verlengde Minerva-as en de route langs de de Boelegracht tussen de Buitenveldertselaan en de VU verdienen ook aandacht.

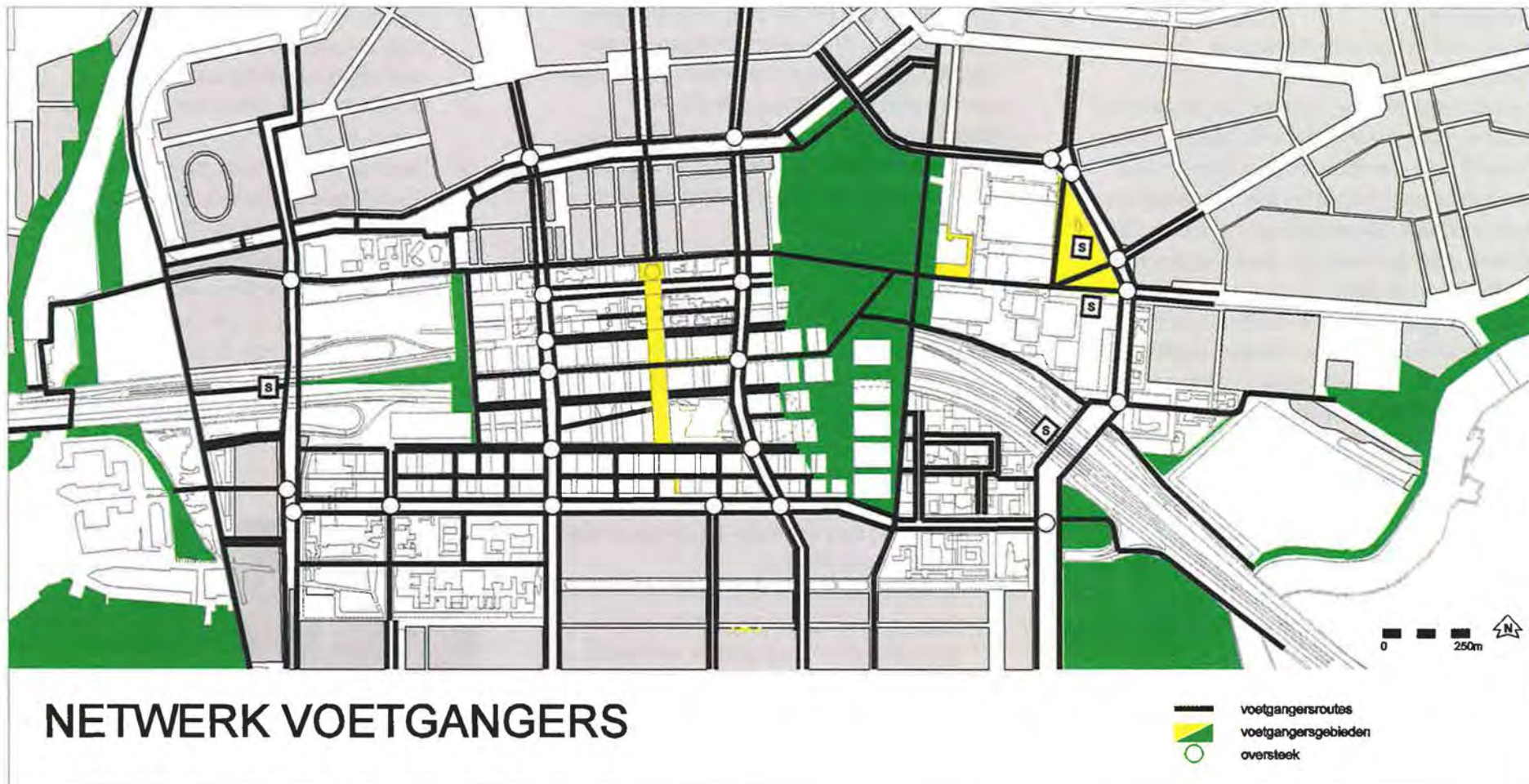
In de oost-west richting zijn twee routes van groot belang voor de voetgangers. Ten eerste is dat de route tussen de Zuidelijke Wandelweg en het Museumtrampad, de zogenaamde groene as. Deze belangrijke recreatieve route loopt door het hart van de Zuidas. Deze voetgangersverbinding heeft de potentie om een bijzondere openbare ruimte te worden. Zo zou binnen het kerngebied deze route als een (winkel)passage kunnen worden

uitgevoerd, met een wintertuinachtige sfeer. De route krijgt bovendien nog meerwaarde als men, gebruikmakend van de in de plannen aanwezige hoogteverschillen, kruisingsvrij over de hoofdwegen kan lopen. Dat betekent meer veiligheid voor de voetgangers en meer bewegingsvrijheid voor spelende kinderen. De kruising met de Europaboulevard en de vormgeving van de route langs de RAI zijn nog belangrijke aandachtspunten.

De tweede route ligt tussen de RAI en de Schinkel, via de Prinses Irenestraat. Dit is de langste lijn in de Zuidas en is nu al een aangename groene straat.



Hoogwaardige voetgangersroute



FIETS

Anders dan het fijnmazige netwerk voor voetgangers heeft het fietsnetwerk een grotere maaswijdte.

Er zijn drie categorieën fietsers te onderscheiden:

De belangrijkste stroom is die van en naar het station. Hiervoor geldt dat stallingen zo dicht mogelijk bij het station moeten liggen, goed bereikbaar en comfortabel zijn. Voorlopig zijn twee moderne fietsstallingen, elk voor 2500 fietsen, geprojecteerd aan beide kanten van het station in de Minerva-as. De noordelijke van deze twee, onder het Zuidplein, wordt met de herinrichting van het plein uitgevoerd. Het verdient aanbeveling meer stallingen te maken op de twee koppen van het station aan de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat. Deze straten zijn de belangrijkste fietsroutes binnen de Zuidas.

De tweede categorie fietsers is woon-werk verkeer. Hiervoor moeten in ieder (werk)gebouw stallingen worden opgenomen.

De laatste groep is de doorgaande fietser. Deze betekent minder voor de Zuidas zelf, maar moet er wel aangenaam doorheen kunnen fietsen. De uitdaging is de Zuidas zo 'transparant' mogelijk te maken voor deze fietser. Dit wordt mogelijk door de keuze van het dokmodel met mooie, soms zelfs spectaculaire, fietspaden.

Het bieden van verschillende soorten fietsroutes

is belangrijk. Een fietser die overdag een groene, autoluwe route neemt geeft 's avonds in het donker de voorkeur aan een drukke straat met auto's. Op de hoofdwegen worden vrijliggende fietspaden ontworpen. In autoluwe straten wordt op de rijweg gefietst. Alle fietspaden worden in één richting ontworpen, tenzij er belangrijke redenen zijn dit niet te doen (bijvoorbeeld dichtbij scholen of stallingen).

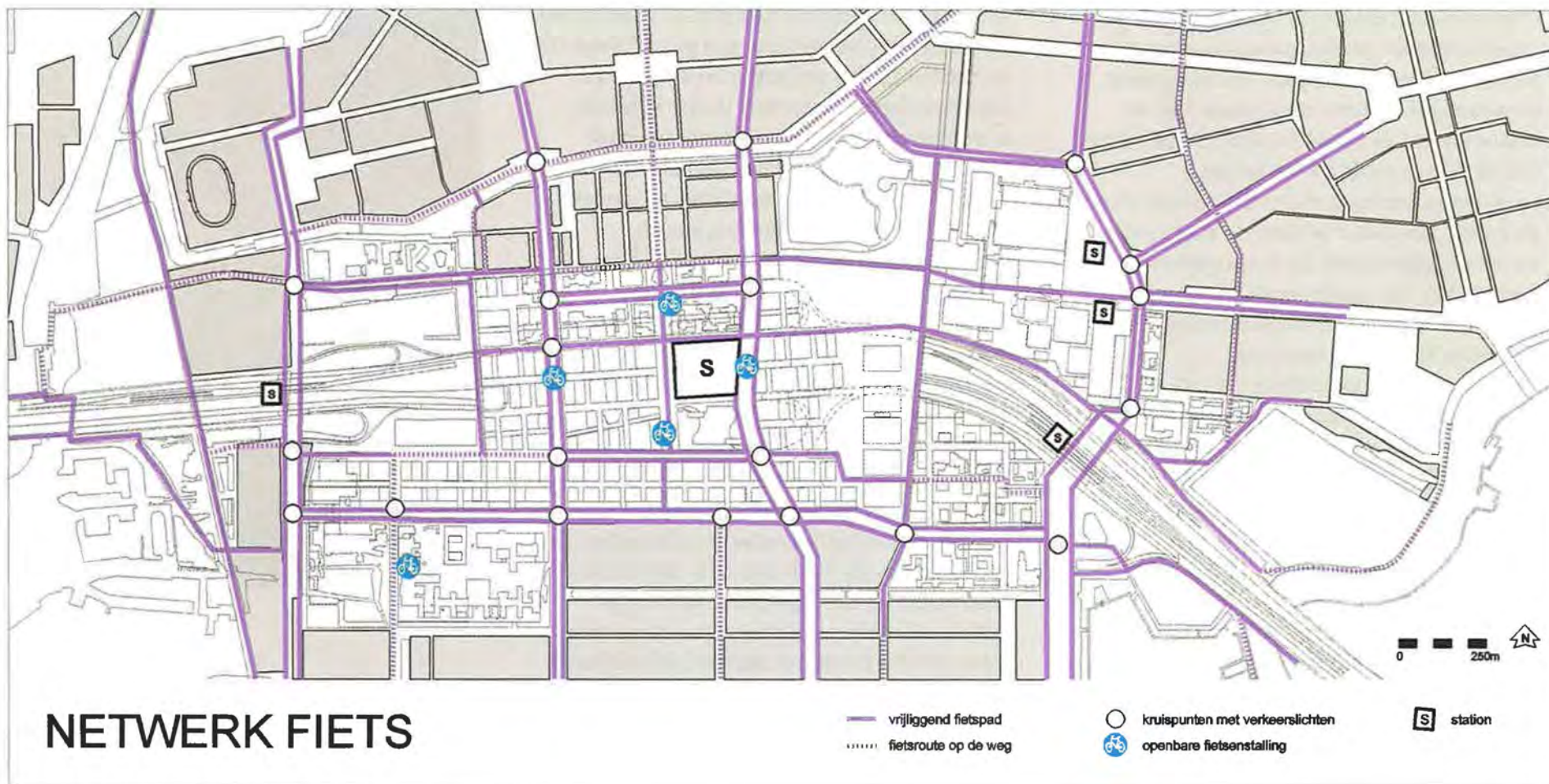
Naast de belangrijke fietsroutes langs de hoofdwegen zijn er de volgende autovrije of autoluwe fietspaden. De noord-zuid routes hebben daarbij een belangrijke betekenis als lange afstand routes (die veelal mogelijk wordt gemaakt door het dokmodel):

- ☐ Het Museumtrampad; de plannen hiervoor bestaan al heel lang. De opgave is de aanleg van een fiets- en voetpad naast de Museumtrambaan.
- ☐ De route van het groene carré naar de VU; deze route biedt de mogelijkheid van Berlage-zuid, via het groene carré en de VU naar Amstelveen te fietsen in een overwegend groene omgeving.
- ☐ De Minerva-as tot aan het Gelderlandplein; de vormgeving van deze route door het hart van de Zuidas zal afgestemd moeten worden op de stromen voetgangers bij het stationsplein.

- ☐ Het Boerenweteringpad; dit is een spectaculaire, op de hoogste plek 10 meter hoge, nieuwe verbinding door het nieuwe deel van het Beatrixpark.
- ☐ De Amstelkade; een belangrijke bestaande fietsroute.
- ☐ De route Prinses Irenestraat - Fred. Roeskestraat; dit is een lange en directe route in oost-west richting en zal op den duur een zeer belangrijke fietsverbinding zijn tussen de Schinkel, het Scholenkwartier en de Rivierenbuurt. De cruciale punten zijn de kruisingen met de drie stadsstraten en de RAI-passage.



Druk fietsverkeer



AUTO

De belangrijkste verkeersdragers zijn de Amstelveenseweg, Buitenveldertselaan/Parnassusweg, Beethovenstraat/van Leijenberghlaan, de Europaboulevard en de de Boelelaan. De ontsluiting van het kerngebied naar deze hoofdroutes vindt plaats door de Mahlerlaan en de Strawinskylaan. De verbinding met de A10 op dit 'carré' via de van Leijenberghlaan zorgt ervoor dat verkeer naar de Zuidas van buiten de stad, de stadswegen zo min mogelijk belast. De kavelontsluitingen worden door een aantal, op de Minerva-as doodlopende, oost-west straten verzorgd. De fijnmazige kortsluiting tussen de kavelontsluitingen loopt noord-zuid. De ontsluiting van parkeergarages en de laad- en losruimten vindt (achter de gevels) op deze straten plaats. Door op deze wijze afstand te maken tussen de privé-ingang en de drukke kruispunten wordt de verwerkingscapaciteit van de wegenstructuur groter.

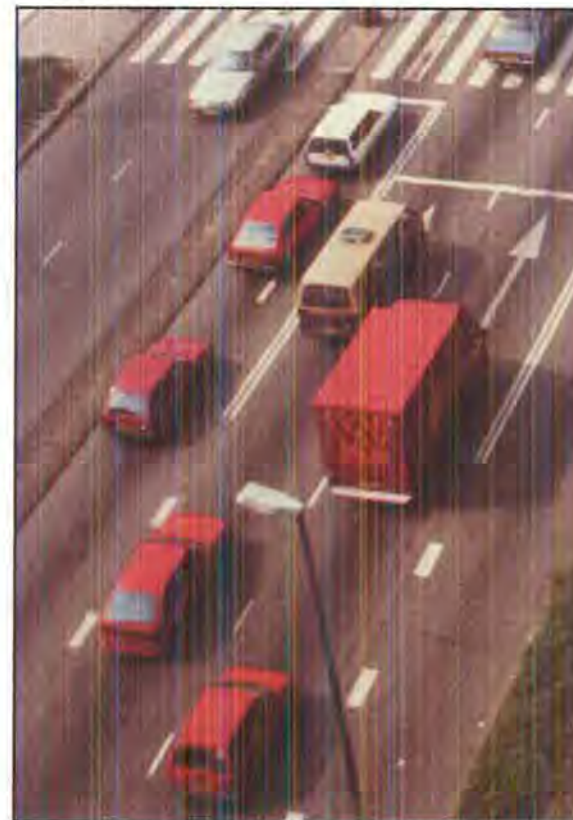
De deelgebieden Drentestraat, Roeskestraat en het Scholenkwartier (tegenover de RAI) hebben een eigen wegenpatroon. De RAI en de VU brengen als extra probleem met zich mee dat ze veel autoverkeer oproepen. Het uitgangspunt hiervoor is de auto's zo snel mogelijk via het hoofdnet naar de A10 te leiden.

Het uitgangspunt op dit moment is uitsluitend

parkeren op eigen (bebouwde) terrein. Een heroverweging van dit uitgangspunt is wellicht op zijn plaats. Mensen die op straat naar en van hun auto lopen zorgen voor een levendigheid die er niet zou zijn als alle auto's onder de grond geparkeerd zouden worden. Vooral 's avonds is dit belangrijk. Waar (winkel)voorzieningen zijn gedacht (vooral Beethovenstraat - van Leijenberghlaan) is parkeren langs de straten zeer wenselijk. De ontwikkeling van de (winkel)functies langs straten kan daarmee worden gestimuleerd.

Dit jaar worden de verkeerscijfers voor de Zuidas opnieuw doorgerekend. Mogelijk kan dat tot heroverweging van de in dit plan gemaakte aannames leiden.

De profielen die in dit plan voor de openbare ruimte zijn opgenomen gelden derhalve nu nog als wensbeeld. De definitieve ontwerpen zijn afhankelijk van veel aspecten en afwegingen. Zo is de vormgeving van kruispunten bijvoorbeeld afhankelijk van de mogelijkheid waarop de verkeerslichten geregeld kunnen worden. Voor ieder ontwerp moeten er daarom gedetailleerde (projectmatige) studies worden gemaakt van het stratenplan.



WATER

De waterhuishouding van de Zuidas is een bijzondere opgave. De toevoeging van grote oppervlaktes verharding en daken en grootschalig ondergronds bouwen veroorzaakt een waterhuishoudkundig probleem dat alleen opgelost kan worden door het nemen van bijzondere maatregelen. Er moet binnen de Zuidas zo veel mogelijk (regen)water worden vastgehouden en worden vertraagd, voordat het in het riool terecht komt. Daartoe worden op het maaiveld sloten en vijvers aangelegd en op de daken zoveel mogelijk daktuinen waar water in tuingrond wordt vastgehouden. Dit is geen beperking maar een kans. Door deze vernieuwende vormen van waterhuishouding zichtbaar en voelbaar te maken wordt het openbare domein verrijkt.

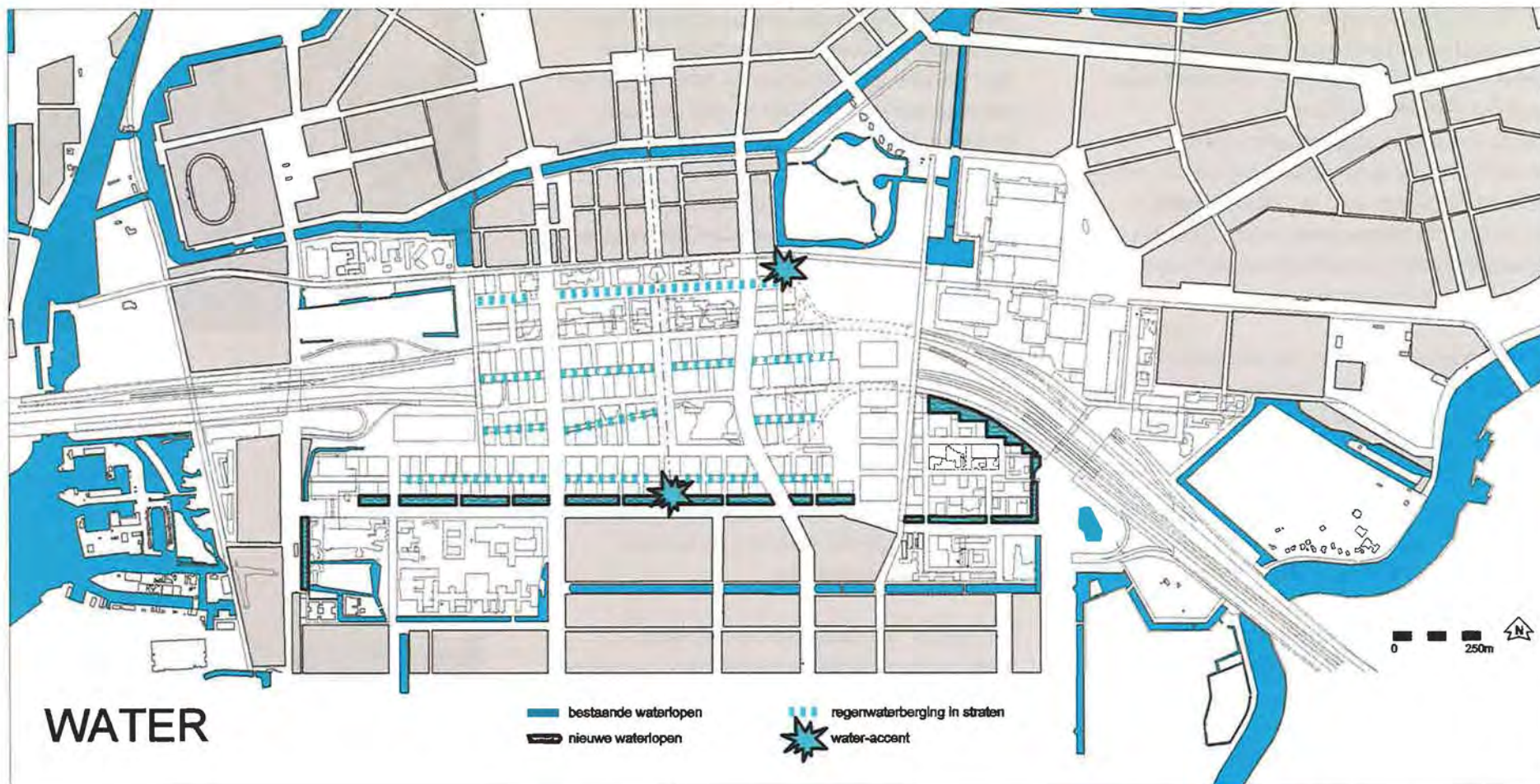
De eerste prioriteit is de regen die op de daken valt vast te houden. Met een floor space index (fsi) van 4,1 is de Zuidas zeer dicht bebouwd en heeft dus ook een grote hoeveelheid dak ter beschikking. Er moeten tuinen op deze daken worden gemaakt met een pakket grond en een kunstmatige grondwaterlaag zoals 'Hygromul'. Dergelijke daktuinen kunnen tot 80% van het regenwater opvangen. De planten voeren het water terug de lucht in. Daarnaast kan water in de straat worden opgevangen. Zo maakt in de Zuidas de waterhuishouding een belangrijk onderdeel uit van de openbare ruimte. Dat vraagt om een integrale aanpak.

Bij de Zuidas is er sprake van twee verschillende waterhuishoudkundige regimes. Het noordelijke deel hoort bij de 'stadsboezem', het zuidelijke deel bij de polder waar ook Buitenveldert in ligt. Deze (oppervlakte)waterstructuur zal op twee plaatsen veranderen. Enerzijds door de verlenging van het stadswater, langs de westzijde van het Beatrixpark, tot een plek bij het huidige St. Nicolaas Lyceum. Hier kan een klein haventje ontstaan om dit deel van de stad bereikbaar te maken voor boten. Anderzijds wordt de de Boelegracht niet alleen een fraaie watertuin in de polder vol met bloeiende waterplanten, maar compenseert door de verruiming van het oppervlaktewater ook water dat door het onder de grond brengen van alle infrastructuur verdwijnt.

Omwille van de waterhuishouding ontstaat een fijnmazige substructuur van watergangen en bassins. Schoon regenwater in voetgangersstraten en het overvloedige regenwater van de daken en de gevels kan hier worden opgevangen. Licht vervuild regenwater vanaf de minder drukke straten zal via molgoten worden afgevoerd naar de boomstroken. In drukke straten wordt het regenwater naar regenwaterriolen afgevoerd.



Bijzondere toepassing water



GROEN

De hoofdgroenstructuur wordt gevormd door vier groengebieden. De groengebieden Amstel en Schinkel flankeren de Zuidas. Tussen deze twee liggen het Beatrixpark en het 'groene carré'. Een fijnmazig net van oost-west routes verbindt deze groengebieden.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de bomenstructuur is de versterking van de noord-zuid verbindingen door de Zuidas. Hierbij is de plataan de belangrijkste boom. Zowel in Amsterdam-Zuid als in Buitenveldert voert deze boomsoort de boventoon.

In het groenconcept voor de verbinding tussen Amstel en Schinkel kan het kerngebied in de Zuidas gemakkelijk de zwakke schakel worden. Hier moet het groenconcept dus extra sterk te zijn en is het nodig dat de oost-west verbindingen een specifieke sfeer oproepen, bijvoorbeeld door een aantal karakteristieke boomsoorten toe te passen. 'Singels' van deze bomen worden asymmetrisch, aan de noordkant van de oost-west routes geplaatst. Dit heeft twee voordelen. Bomen hebben zon nodig. In een dicht bebouwde oost-west straat is aan de noordzijde zon. Daarnaast hebben de boomsingels, juist aan de noordzijde, een gunstige effect op het (wind)klimaat. In elke straat komt een andere boomsoort met een transparant uiterlijk, zoals zilver esdoorn, acacia en valse christusdoorn.

De beoogde dichtheid van bebouwing in de Zuidas vraagt om een andere kijk op groene plekjes dan de gangbare groenvoorzieningen in de stad. Er moet eerder gedacht worden aan parkjes, plantsoentjes en intieme pleintjes met een stedelijk karakter en een intensief onderhoudsniveau zoals in Barcelona of Parijs. Deze worden gekoppeld aan de voetgangersroutes waardoor de routes en de plekjes elkaar kunnen versterken. Een goede referentie is het Begijnhof in Amsterdam, een rustplek in de drukke stad. De toepassing van bloeiende vaste planten en van speciaal beheer met meer aandacht voor seizoensgebonden groen zal worden gestimuleerd. Grotere groengebieden aan de oost- en westkant van de Zuidas zullen ook een stedelijk karakter krijgen met chique uitgevoerde terrassen, watergangen, muren (bijvoorbeeld om hoogteverschillen op te vangen of geluid te weren) en andere bouwkundige elementen.

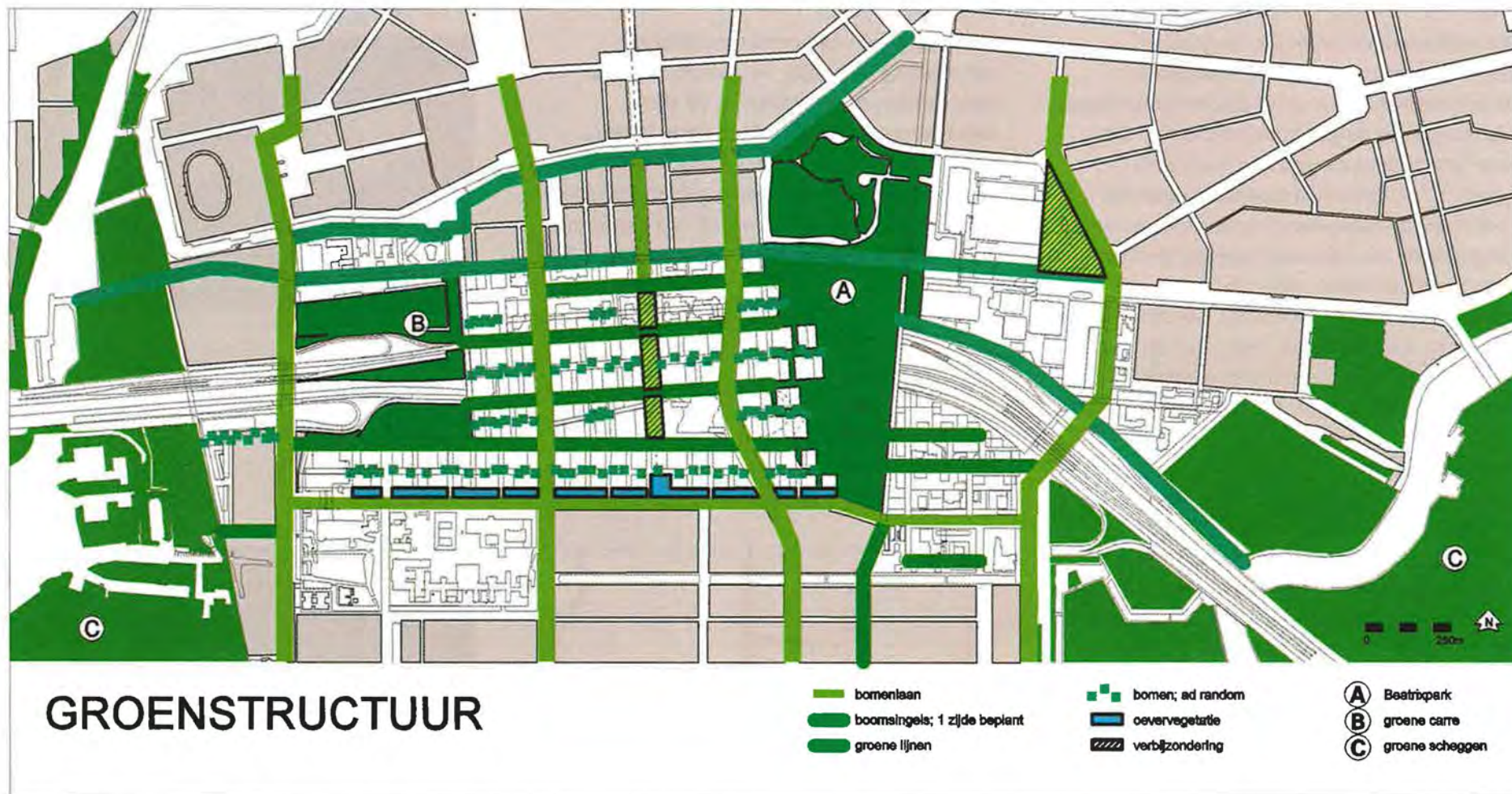
Een andere consequentie van de hoge bebouwingsdichtheid is dat de daken als groene buitenruimte moeten worden beschouwd. De behoefte om deze ruimte te gebruiken is aanwezig. Daktuinen bieden veel ruimte voor bewoners, maar zijn ook een belangrijke milieudoelstelling. Het is belangrijk dat hiermee al bij de bouw rekening wordt gehouden, dan kunnen daktuinen het stadsbeeld van de Zuidas mede bepalen.



Intiem plein

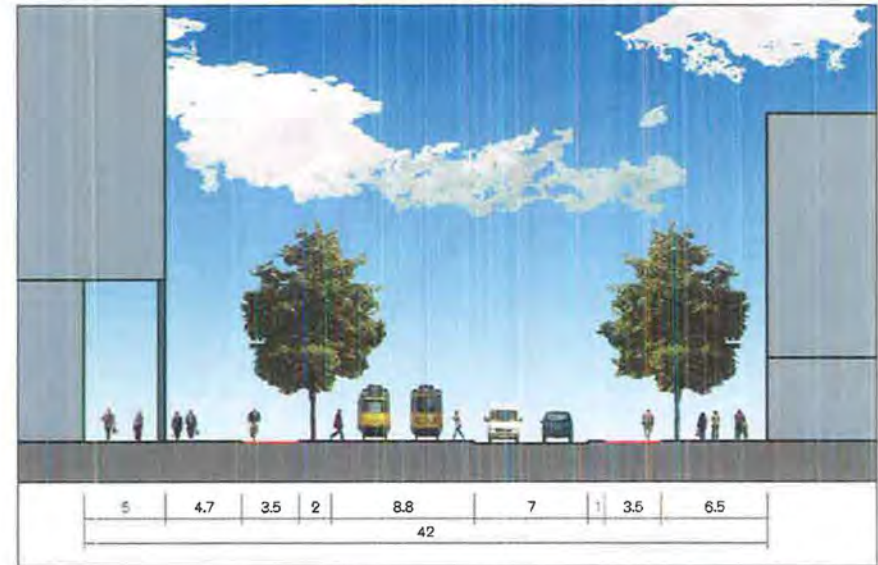


Groene daken

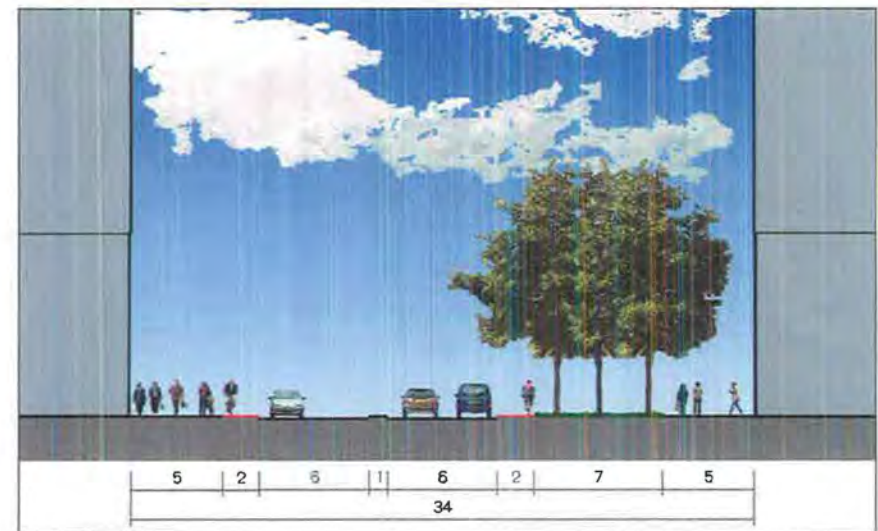




De Mahlerlaan en de (in de toekomst wellicht verlaagde) Strawinskylaan maken deel uit van het carré van hoofdwegen rond het kerngebied. Juist deze straten zijn, in een voltooide Zuidas, aangesloten op de A10 waardoor zij een belangrijke entreefunctie krijgen. Bijzonder is dat de straten zicht geven op het groen in het Beatrixpark en het groene carré. Daardoor krijgen zij een eigen, specifiek tot de Zuidas behorend, karakter. Lichte boomsoorten (bijvoorbeeld acacia's), ad-random geplaatst, vormen de bomensingels. De bomen staan aan de zonnige kant van de lanen in een 7 meter brede, half-verharde, zone. Onder de bomen is ruimte voor terrassen, fietsklemmen en zitgelegenheid. De bomensingels hebben door hun situering aan de zuidzijde van gebouwen (dat is de noordzijde van de straten) een gunstige invloed op het windklimaat in de Zuidas.



De Europaboulevard



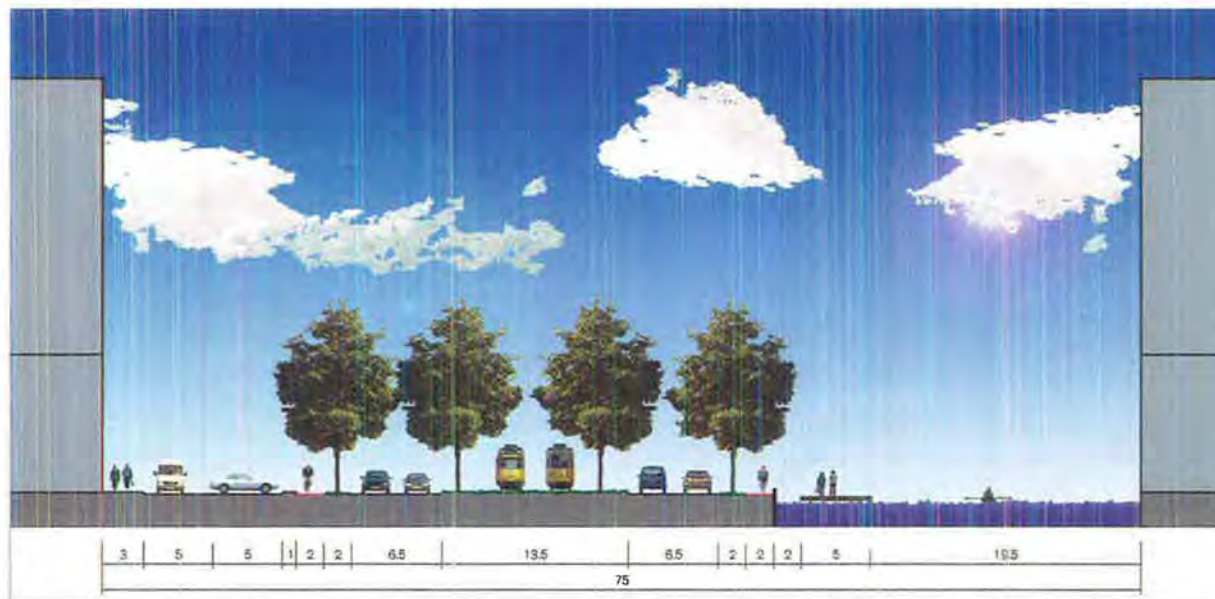
Principeprofiel Mahlerlaan



Impressie Mahlerlaan

De de Boelelaan wordt als een klassieke laan ingericht met vier rijen bomen en een groene middenberm. De middenberm dient ook als reservering voor de tram. Wellicht is een andere indeling van de profiel mogelijk met de tram langs de waterkant. De laan grenst aan de noordzijde aan de nieuwe waterloop. Hier kan een belangrijke nieuwe looproute ontstaan, wellicht in de vorm van een 'boardwalk'. Zes voet / fietsbruggen (waarvan drie vanaf kavel 19 /20) voegen nieuwe verbindingen naar Buitenveldert toe.

De de Boelegracht wordt veel meer dan alleen maar een waterhuishoudkundige noodzaak. In de openbare ruimte van de Zuidas neemt deze gracht een voornamende plaats in. De gracht wordt als watertuin ingericht met steigers en met veel bloeiende planten langs de randen en waterlelies in het midden. Langs de zuidelijke grens van de nieuwe bebouwing is de gracht, zoals andere waterlopen in Buitenveldert, minimaal 25 meter breed. Incidenteel wordt het water uitgebreid tot aan de wandelweg in kavel 19/20, waardoor de aanwezigheid van de gracht vanaf de Mahlerlaan goed merkbaar wordt. De Zuidas krijgt op deze wijze een waterrijke, zonnige zuidgrens met een rijke ruimtelijke variatie. De meest opvallende ruimte is het waterplein met terras achter het toekomstige hotel aan het eind van de Minerva-as. Dit waterplein is de schakel tussen de as en de gracht.



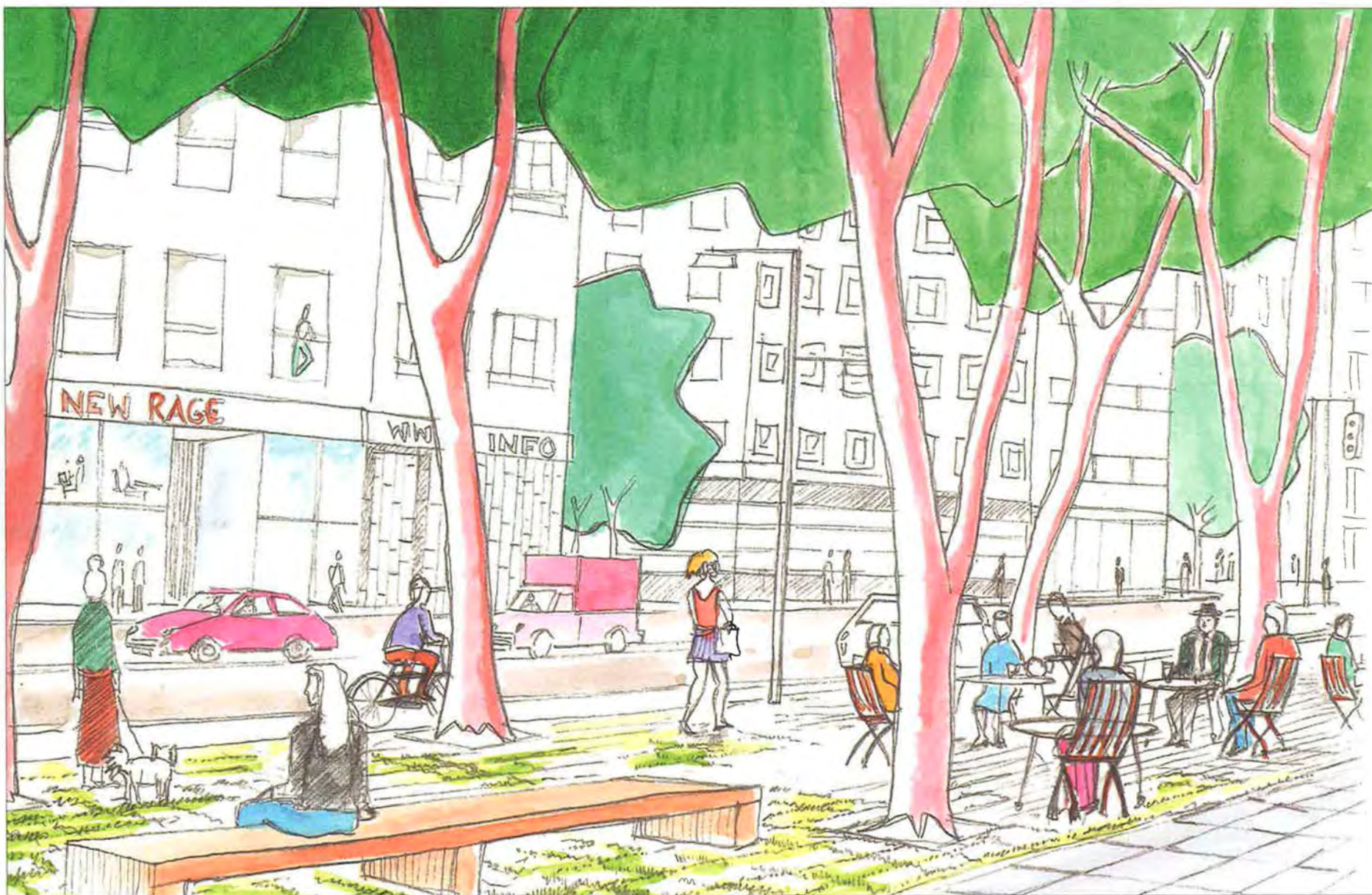
Principeprofiel Boelelaan



Wonen aan de gracht



Rustplek aan het water



Boomsingel oost-weststraat

De straten

De noord-zuidstraten

Dit zijn korte, doorgaans 15 meter brede, straten die de oost-west verkaveling in afzonderlijke kavels opdelen. Door verschuiving ten opzichte van elkaar zijn ze intiem en binnenstedelijk van sfeer. De kavelontsluitingen voor auto's bevinden zich in deze straatjes. De straten worden uitgevoerd zonder hoogteverschillen en met een (zeer grote) enkele boom.

De oost-weststraten

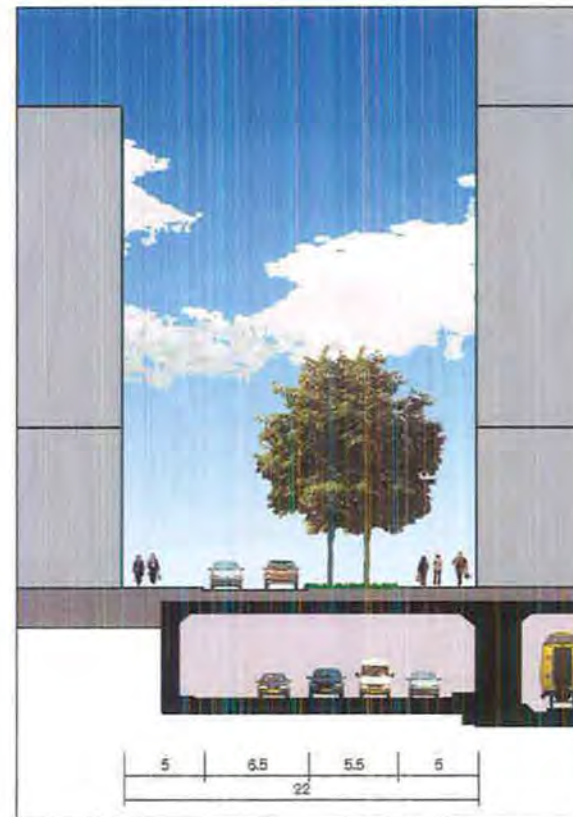
Dit zijn korte, doodlopende ontsluitingswegen, op dezelfde wijze ingericht als de Mahlerlaan; asymmetrisch met bomensingels aan de noordzijde.



Straten



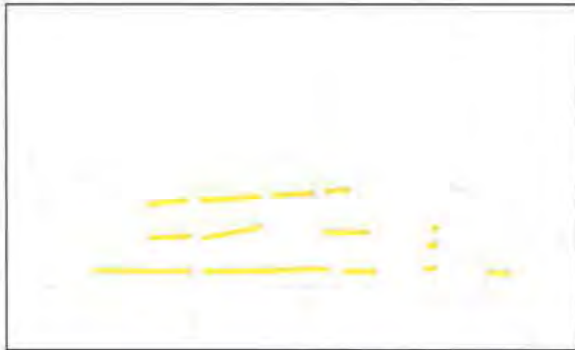
Principeprofiel noord-zuidstraat



Principeprofiel oost-weststraat

Voetgangersstraten

De oost-west gelegen, ca. 12 meter brede voetgangersstraten zijn rustig en zonder auto's met doorgaans veel kleine bomen. Het zijn speelstraten. Af en toe wordt langs deze routes de rooilijn van de bebouwing onderbroken door een kleine groene oase, een intiem 'postzegelpark' of, zoals bij kavel 19 / 20, tuintjes. Ook water en pleintjes met bomen, zoals bij Mahler 4 dragen bij aan een aangename wandel- en verblijfsfeer.



Voetgangersstraten waarvoor
bijgaand profiel geldt



Principeprofiel voetgangersstraat



Voorbeeld voetgangersstraat

5. DE PLEKKEN

Waar de straten zorgen voor de samenhang in de openbare ruimte, zorgen de plekken voor de verbijzondering. Het belangrijkste aspect van deze ruimten is de verblijfskwaliteit. Daarnaast is er ruimte om te spelen en sporten. Elke plek heeft een eigen identiteit in functie en beeld. Zo krijgt de Zuidas een rijk aanbod van ruimtetypen.

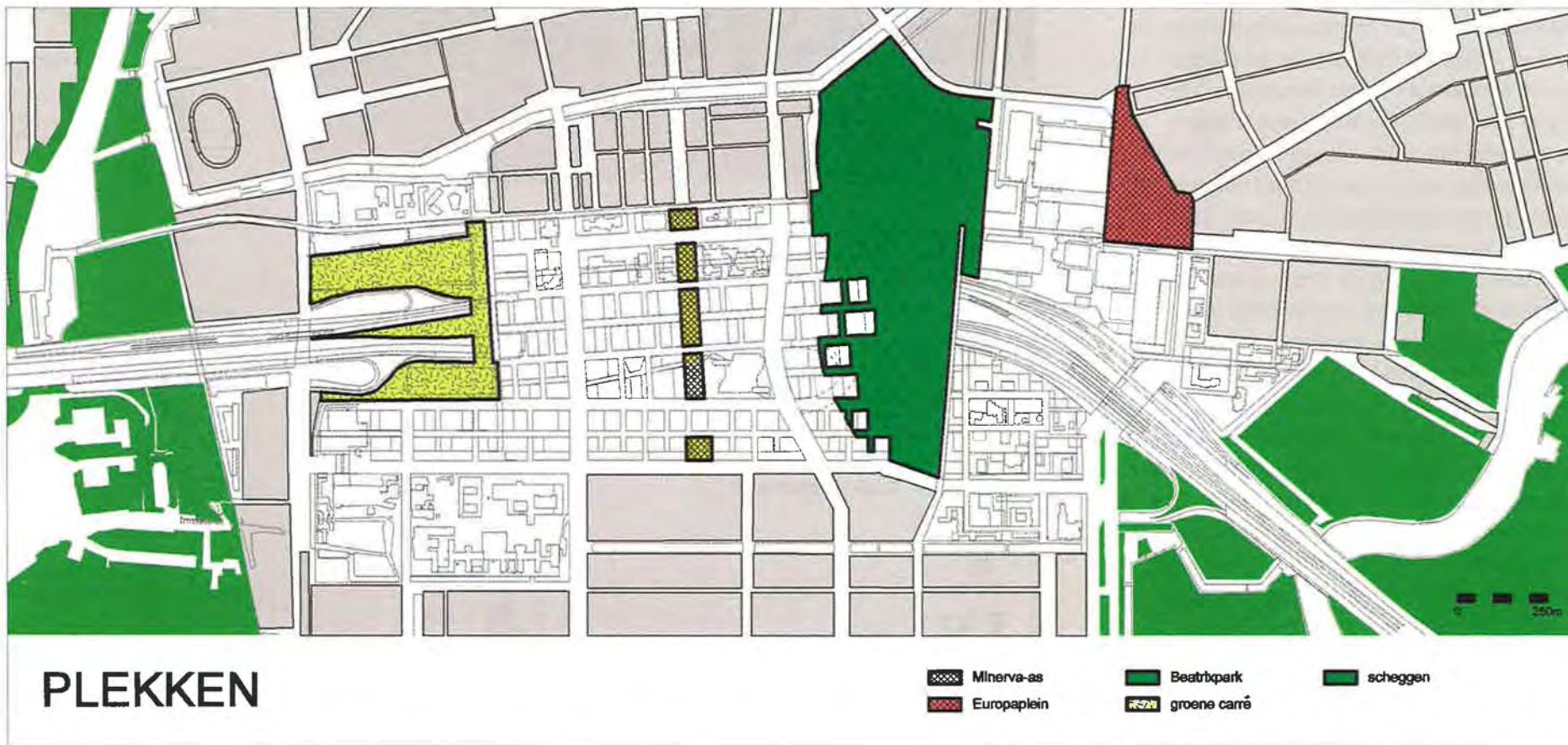
De Minerva-as, een reeks van pleinen, is het stedelijk hart van de Zuidas. Het accent ligt op verblijven en vertoeven. De aanwezigheid van een breed scala aan functies in de aangrenzende bebouwing zorgt voor een stadse levendigheid. De openbare ruimte moet zo worden ingericht dat spelen, vooral in het weekend, ook mogelijk is.

Het Beatrixpark is het centrale park in de Zuidas. De uitbreiding in zuidelijke richting en het ruimen van bebouwing in het huidige park maakt het toevoegen van nieuwe functies mogelijk. De plaatsen hiervoor variëren van rustige intieme plekken tot drukke ruimten. Alle activiteiten die bij een stadspark horen kunnen hier plaatsvinden.

Het Europaplein kan geschikt worden gemaakt voor het houden van evenementen. Een groot plein met een eenduidige en open inrichting dat er ook in minder drukke perioden goed uitziet.

Binnen een samenhangend concept van bomen en vloer kunnen uitzonderlijke ruimten worden ontworpen.

Het groene carré is een verzameling van verschillende groene elementen: de begraafplaats en de velden van de voetbalclub Buitenveldert. Er wordt hier een soortgelijke ontwikkeling als bij het Beatrixpark geambieerd. Een breed 'balkon' met een aantal functies aan de westzijde van de Zuidas wordt nader onderzocht.

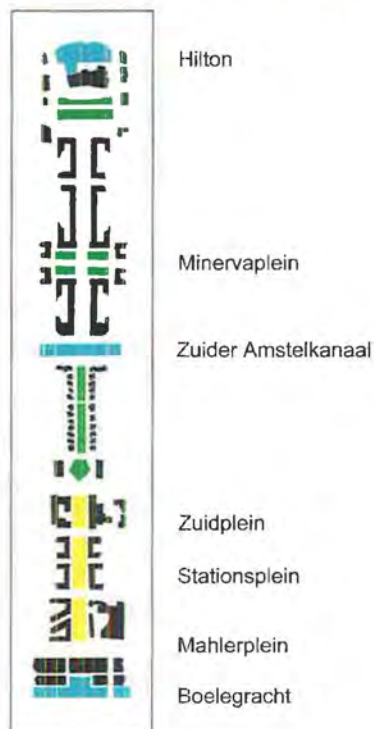


De Minerva-as

Een heel bijzondere ruimte wordt gevormd door de Minerva-as. Alle gebruikers van de Zuidas moeten hier kunnen vertoeven. De as wordt vormgegeven als een reeks van pleinen, elk met een eigen identiteit. Het nieuwe stationsplein wordt het kloppende hart van de Zuidas. Het is hét centrum van de Zuidas en het centrale punt in de Minerva-as. Het is een zeer stedelijke ruimte met chique verblijfsvoorzieningen. Opvallende kunst- of waterwerken, wellicht verwijzend naar de ondergrondse (infrastructuur)wereld, kunnen één van de trekpleisters worden op dit plein. Zuidplein en Mahlerplein doen beide mee in de vaste breedtemaat van 50 meter van de as. Beide zijn stenige ruimten met bomen. Eronder zijn fietsenstallingen geprojecteerd. De overgangen tussen de twee pleinen en de hoofdstraten Mahlerlaan en Strawinskylaan zal op een voetganger vriendelijke manier moeten gebeuren. Een brede, qua vormgeving aan het plein verwante oversteek moet voor continuïteit zorgen. De Minerva-as eindigt in een breed waterplein verscholen achter het geplande hotel in de as van deze centrale route. Zonnige terrassen dragen bij aan de verblijfskwaliteit. Het ritme van de ruimte past goed bij de bestaande situatie aan de noordzijde. De groene vijfhoek is een autonoom element en past mooi bij de Minerva-as. De mooie rijen van vleugelnoten vormen als het ware een ketting tussen de kralen.



Referentie Minerva-as



Reeks van pleinen



Schema Minerva-as



Impressie Minerva-as vanaf het zuiden

Het Beatrixpark

Het Beatrixpark krijgt een uitbreiding in zuidelijke richting, over het dok heen. De opgave luidt eenvoudigweg: het ontwerpen van een nieuw park tussen het Beatrixpark en de de Boelelaan.

Het belangrijkste vraagstuk binnen deze opgave vormt de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het nieuwe, uitgebreide Beatrixpark. Het uitgangspunt daarbij is *eenheid met accenten*, het park als één geheel met daarbinnen bijzondere plekken, zoals het sportpark. Om deze eenheid te versterken is een aantal middelen voorhanden:

- ❑ *Arboretum*: de beplanting in het huidige park vormt een mooie collectie bomen. Tussen het oude en nieuwe deel moet kruisbestuiving van boomsoorten plaatsvinden.
- ❑ *Reliëf*: het park wordt over de nog niet volledig ondergrondse infrastructuur heen getild. Het reliëf kan als thema worden gebruikt voor de uitwerking.
- ❑ *Randen*: het park krijgt van noord naar zuid duidelijk aanwezige randen met de voorkant van de bebouwing naar het park gericht. Horecavoorzieningen kunnen hierin opgenomen worden.
- ❑ *Routes*: het park wordt door routes goed verankerd in de omgeving.
- ❑ *Kunst*: het hele park als beeldentuin.

Een impliciet deel van de opgave is het integreren van multifunctionele gestapelde sportvoorzieningen in het zuidelijke deel van het park (meervoudig grondgebruik). Naast de hoofdfunctie voetbal is het de bedoeling dat er in het complex ruimte komt voor een sporthal, kinderopvang, sportmedische faciliteiten, fitness en parkeren. Deze functies worden onder de sportvelden geplaatst. Voor de inpassing van de sportvelden is een referentie gebruikt van de Franse parken, waarbij grote centraal gelegen

grasbanen een sterke ruimtelijke ingreep vormen. Het plaatsen van de sportvelden op een vergelijkbare manier, levert een park op met een evenwichtige compositie.

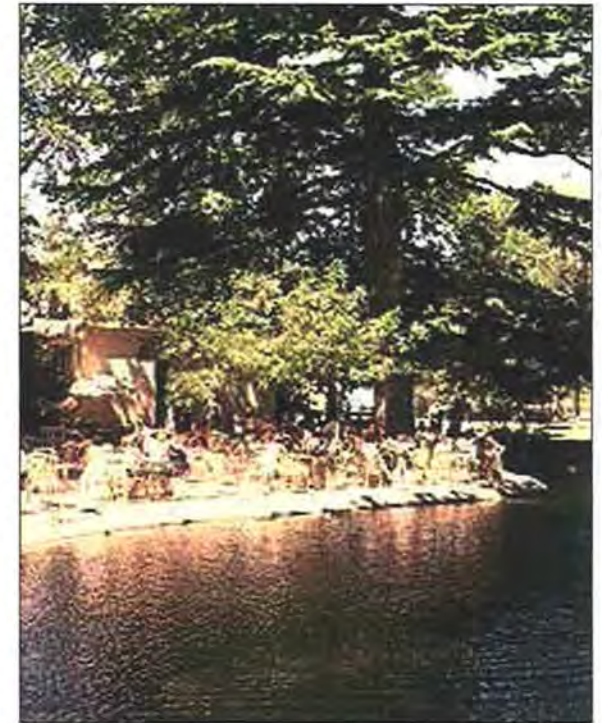
Naast bovenstaande ontwerpuitgangspunten is het belangrijk de 'parels' in het huidige park, zoals de waterspeelplaats, de kruidentuinen en de vaste plantentuin te vernieuwen of te herstellen.



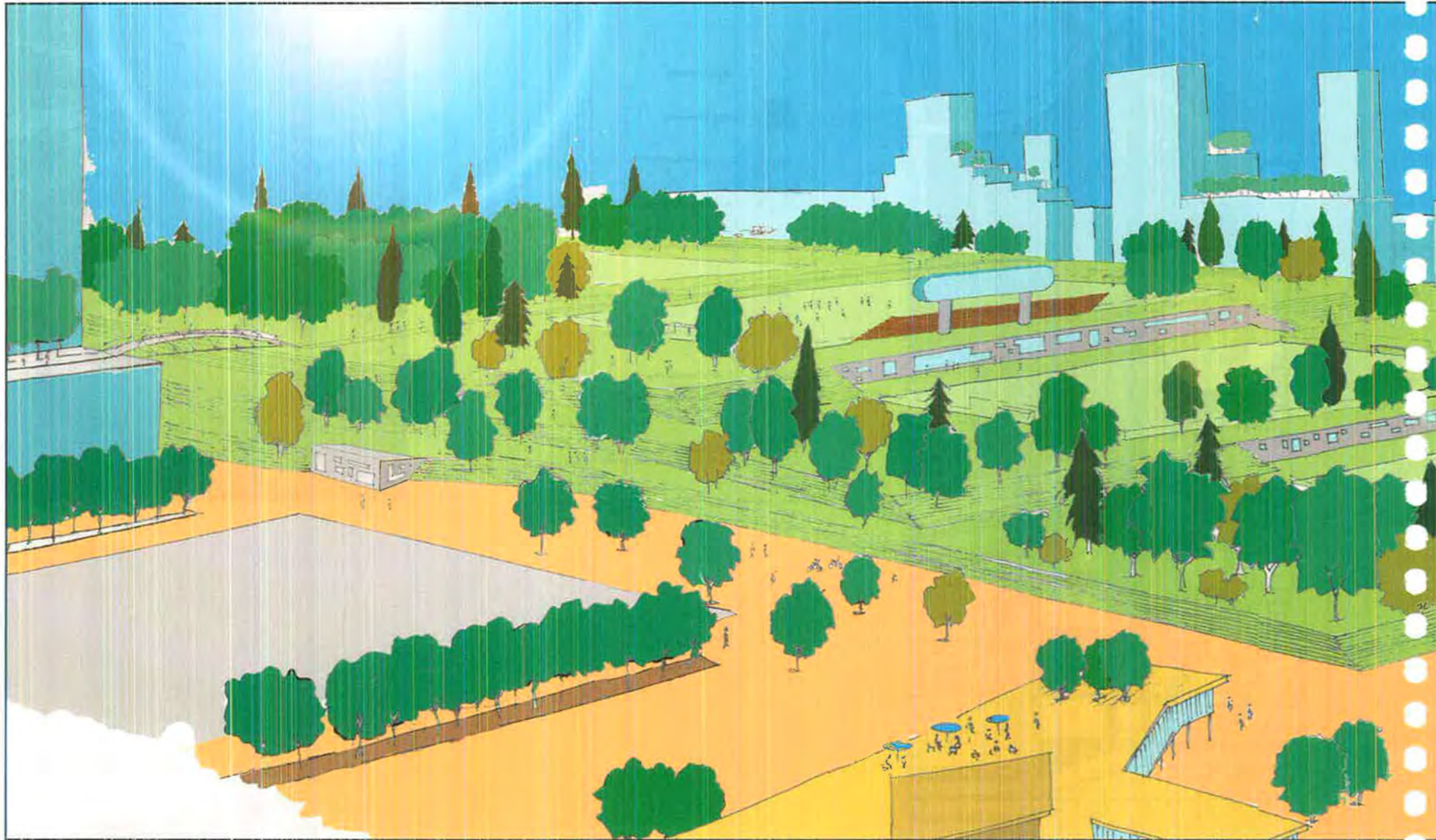
Stadspark



Schema Beatrixpark



Terras aan het water



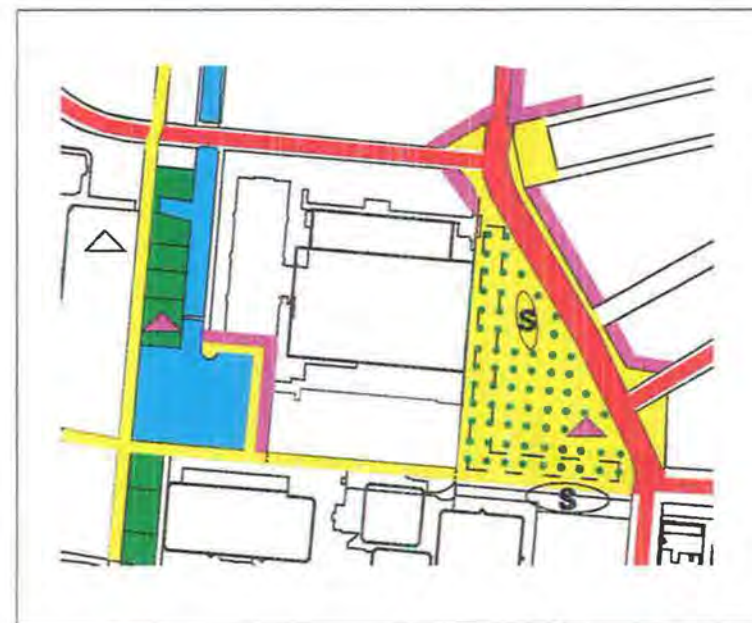


dienst Ruimtelijke Ordening

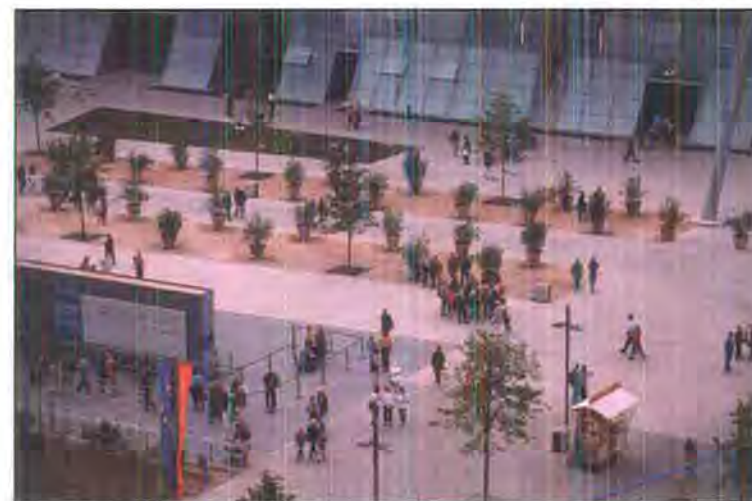
Eerste schetsontwerp van het Beatrixpark met AFC: maart 2000

Het Europaplein en het RAI-complex

Door de uitbreiding van de RAI en de verlegging van de Europaboulevard wordt het Europaplein groter. Het krijgt de kans uit te groeien tot een veelzijdige stedelijke ruimte geschikt voor zowel grootschalige evenementen als buurtgerichte functies. De inrichting en sfeer van het plein moeten hierop inspelen. Het moet de drukte van een Uitmarkt kunnen dragen, maar het moet er ook gezellig zijn als er weinig mensen zijn. Het contour van het plein wordt gevormd door de wanden van de RAI en Berlage-Zuid. De zonnige oostzijde van het plein kan hierdoor een aangename verblijfskwaliteit krijgen. De RAI ligt met de achterkant naar het Beatrixpark. De ruimtelijke situatie kan enorm worden verbeterd door het Europaplein in te richten als het stedelijk voorportaal van het park. Het gewenste beeld is een robuust plein met een groen dak. Een (gebouwde) publieksfunctie op het plein is wenselijk. Twee 'esplanades' in het verlengde van de Scheldestraat en de Kennedylaan bieden flanneerruimte en verankeren het plein in Berlage-Zuid. Een openbare passage in de tussen de RAI-gebouwen gelegen ruimte maakt deel uit van de 'Kennedy esplanade' (in de plannen van de RAI zelf is deze openbare passage overdekt). Omzoomd met voorzieningen moet dit een bruisende passage worden tussen Beatrixpark en plein.



Schema Europaplein



Referentie Europaplein

Het groene carré

Het groene carré bestaat uit een verzameling van enkele autonome ruimtelijke elementen: de begraafplaats, de snelweg met afritten, recreatievoorzieningen en bebouwing. Het geheel is afhankelijk van het dokmodel en moet te zijner tijd verder worden uitgewerkt. Een vast programmapunt zijn de voetbalvelden van de Voetbalclub Buitenveldert. Er resteert dan wel een beperkte gebruikruimte. Bij de uitwerking van het gebied moet uitgegaan worden van een hoog ambitieniveau, zoals bij het Beatrixpark. De gebruikswaarde van het gebied wordt vooral bepaald door de twee hoofdroutes en de daaraan grenzende ruimten. Naast de westrand van de bebouwing kan een 50 meter breed 'balkon' ontstaan met uitzicht op het Schinkelgebied. De zone tussen de infrastructuur is ook ruim genoeg om voorzieningen te creëren.

Om het verbrokkelde gebied tot een geheel te smeden is een groene kunstgreep nodig. De parkachtige kwaliteiten van de begraafplaats, met de vele coniferen leent zich hiervoor. Het geheel wordt ingericht als *pinetum*, een collectie van coniferen zoals dennen, ceders en larix. De invloed van de wegen zal door deze ingreep worden verminderd. Deze invloed kan ook met architectonische ingrepen worden verminderd, bijvoorbeeld door het aanbrengen van stenen muren langs de wegen.



Schema het groene carré



Het groene carré als pinetum

6. AANDACHT VOOR KWALITEIT

De ontwikkeling van een project als de Zuidas kan tientallen jaren duren. Daarom is het nodig dat bij ieder deelproject op een gelijklopende manier wordt omgegaan met de inrichting van de openbare ruimte, zodat er - ook op langere termijn - sprake is van een eenheid. Met dat doel voor ogen zijn onderstaande aandachtspunten opgesteld. De meeste vergen nog nadere studie, maar in ieder geval hebben ze allemaal betrekking op een breed scala aan factoren die van invloed zijn op de inrichting en het functioneren van de ruimte.

Het gaat om aandachtspunten bij:

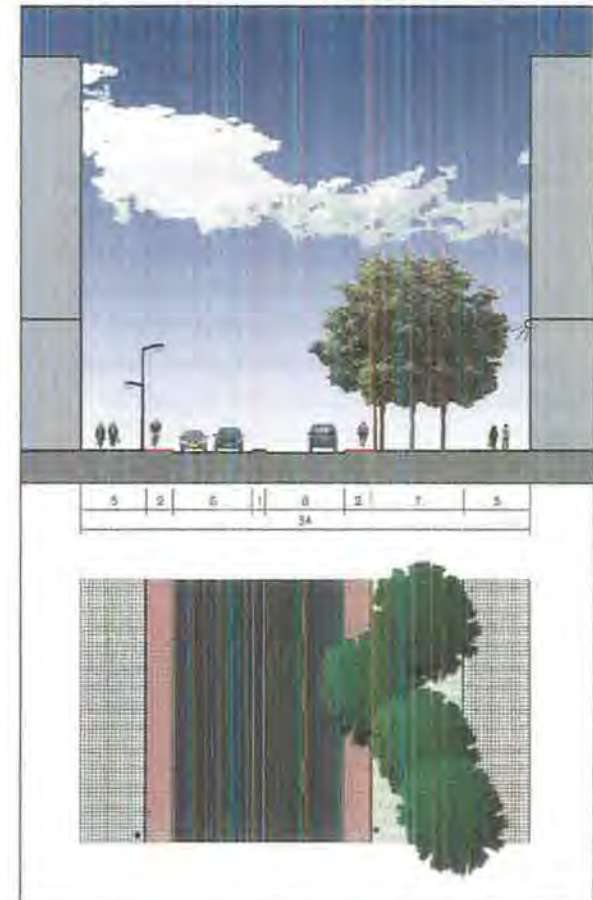
1. het basismateriaal;
2. het maaiveld;
3. enkele technische aspecten;
4. de semi-openbare ruimten en de overgangen;
5. het beheer.

1: Het basismateriaal

De openbare ruimte is hét middel om samenhang en rust in de omgeving te brengen. Er wordt in de hele Zuidas eenheid in materiaalkeuze nagestreefd. De plekken - als verbijzondering van het openbaar gebied in de Zuidas - kunnen daarop een uitzondering vormen.

Bij de materiaalkeuze gelden twee belangrijke uitgangspunten;

- ❑ De Zuidas ligt tussen twee stadsdelen die door een brede strook infrastructuur gescheiden worden. De heling van de stadsstructuur die door het dokmodel mogelijk wordt gemaakt, kan het beste worden bereikt als er geen opvallend kwaliteitsverschil is tussen de omliggende buurten en de Zuidas.
- ❑ Goed beheer is een hoge prioriteit. Het accent ligt dus op een doelmatig ingericht, goed ogende openbare ruimte die bestand is tegen veranderingen en intensief gebruik. Een stevige ondergrond is een vereiste evenals materiaal dat snel en gemakkelijk kan worden vervangen.



Materiaalgebruik oost-weststraten

De identiteit van de inrichting van de openbare ruimte, chique en ingetogen, wordt voor een groot deel bepaald door 'de vloer'.



Goede detaillering



Proeftegels

Het gridvormige stratenpatroon van hoofdstraten met fiets- en voetpaden zal overal op dezelfde wijze ingericht worden. Bij de materiaalkeuze hiervoor zal de moderniteit en de zakelijkheid van de Zuidas tot uitdrukking komen. Een rustig beeld wordt bereikt door slechts een beperkte diversiteit aan materialen toe te passen. De straten en de stoepen, worden met drie materialen ingericht: asfalt, trottoirtegels en fietspadtegels. Voor de tegels wordt uitgegaan

van een nieuwe betontegel, de Zuidastegel.

Er worden proefvakken van 'kandidaat tegels' voor de trottoirs aangelegd in de buurt van het Zuidplein. Aan de hand van de proefvakken zal een definitieve keuze worden gemaakt. Alle kandidaat tegels hebben een natuurlijke grijze kleur, verkregen door een laag gemalen natuursteen zonder kleurstof. Dit laatste in verband met de kleurvastheid. Het effect is voornamelijk, maar niet opzichtig. De fietspaden worden uitgevoerd met een tegel met een toplaag van roze graniet. Deze tegel is al in gebruik op de Mahlerlaan en voldoet uitstekend. In combinatie met brede granieten stoepbanden krijgt de vloer een chique uitstraling die net even anders is dan de omgeving. Er zal overal extra aandacht besteed worden aan de stevigheid van de ondergrond om verzakking te voorkomen. De



Granieten stoepband met Zuidastegel

'plekken' zijn de bijzondere ruimten en vragen om een bijzondere inrichting: hier wordt bij voorkeur natuursteen gebruikt.



Natuursteen op bijzondere plekken

2: Het maaiveld

Voor de bij de inrichting van het maaiveld te gebruiken materialen wordt verwezen naar de catalogus van materialen voor de Zuidas. Deze catalogus wordt los van dit plan voor de openbare ruimte samengesteld, maar vormt er uiteindelijk één geheel mee.

Spelen op straat

Bij de vaststelling van de concept-stedenbouwkundige visie heeft de gemeenteraad besloten het aandeel woningen in de Zuidas te verhogen tot 50%. Bij wonen

hoort spelen, maar hoe kan er gespeeld worden in zo'n intensief bebouwd gebied?

De oppervlakte van de openbare ruimte in de kern is, net als bij elke andere hoogstedelijke omgeving, beperkt, maar langs de voetgangers straten kunnen, binnen de kavel, 'uitsparingen' worden gemaakt om gemeenschappelijke ruimten te maken waar gespeeld kan worden. Voor de kleinere kinderen die onder het toezicht van ouders moeten spelen is het belangrijk dat er veilige speelgelegenheden gemaakt wordt op de groene daken en binnen de privé terreinen.

Voor de kinderen tussen 8 en 14 kan de Minerva-as zo worden ingericht dat vooral deze groep daar elkaar kan ontmoeten, een balletje trappen, skeeleren. Ook het park is voor deze groep een belangrijke trekpleister. Daar zou dan ook zeker een bijzondere speelplaats moeten komen.

Voor de jongeren boven de 14 jaar zijn uitgaansmogelijkheden en grotere speelruimten nodig. Het gebruik van de speelvelden in het Beatrixpark en het groene carré is voor deze categorie belangrijk. Bij de inrichting van deze ontmoetings- en speelplekken is het zaak te letten op de mogelijkheid dat deze (speel)voorzieningen door verschillende gebruikersgroepen gebruikt kunnen worden. Georganiseerde sport is van meet af aan onderdeel van dit plan.



Klein speelveld

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een aandachtspunt op alle schaalniveaus van het ontwerp. Het eerste vereiste is een 18 uren economie waarin tot 's avonds laat mensenmassa's gegenereerd worden. Ten tweede is de oriëntatie in het gebied belangrijk. Dat wil zeggen dat iedereen op elke plek en op elk moment de beste en veiligste route kan kiezen naar zijn of haar doel. Een uitgekende bewegwijzering met daarin herkenbare nachtroutes draagt bij aan de sociale veiligheid. Enkele routes, waar zoveel mogelijk verkeersdeelnemers gebundeld zijn, moeten daartoe geschikt worden gemaakt. In de noord-zuid richting de stadsstraten en de Minerva-as en in de oost-west richting de Strawinskylaan, de Mahlerlaan en de de Boelelaan.

Bij sociale veiligheid moeten voorts de volgende specifieke uitgangspunten gehanteerd worden:

- ☐ Een goede straatverlichting (inclusief verlichte bewegwijzering).
- ☐ Open en verzichtelijke inrichting (ook van de bebouwing); dus geen schuilplekken, donkere hoeken, hoge muren en struweel.
- ☐ Bijzondere aandacht voor onderdoorgangen, zoals de Strawinskylaan met een heldere, lichte aankleding (en bijvoorbeeld ook kunst).
- ☐ Ondergrondse ruimten moeten hoogwaardig worden ingericht met veel licht en ruimte.
- ☐ Het aanstellen van conciërges en stadswachten die ook 's avonds aanwezig zijn (parkeergarages, fietsenstallingen, station).
- ☐ Het plaatsen van woningen op de begane grond /eerste verdieping met zicht op de straat.

Kunst

Wat we in de Zuidas met kunst in de openbare ruimte willen: 'de creatie van een identiteit met een eigen belevingswaarde, die diepgaand oorspronkelijk en niet kopieerbaar is met het doel de bestaande marktpositie van een stad verder uit te diepen en te verbijzonderen, waardoor die unieke positie in de toekomst met nog meer overtuiging kan worden geclaimd.' (Berci Florian Archis 1, 2001)

De Zuidas is een groot gebied, waar zeer veel projecten op stapel staan: een uitgelezen kans om dat proces te gebruiken en te versterken met de inbreng van beeldende kunst. In het kader van het definitieve plan openbare ruimte zullen de voorwaarden worden vastgelegd, waarbij de kunstinbreng wordt bevorderd en samengevoegd met het ontwerp en beheer van die openbare ruimte. Daarbij behoort niet in de laatste plaats het verkrijgen van voldoende financiële armslag voor de beschreven ambitie, zowel van de overheid als het bedrijfsleven. Het proces en het beleid van dit thema, de beeldende kunst in de publieke en openbare ruimte van de Zuidas zal zeer flexibel zijn en zal alles aangrijpen wat de moeite waard is. Zo zal er iets nieuws ontstaan, dat inspirerend kan werken voor anderen. Bovendien zal de beeldende kunst in de openbare ruimte op deze manier nieuwe richtingen kunnen inslaan. Men moet dit Hele proces ook beschouwen als een zoeken naar zinvolle en betekenisvolle mogelijkheden, die verleden, heden en toekomst met elkaar verbinden.

Kunst maakt dus een noodzakelijk deel uit van de Zuidas. Dit past bij de rijke traditie van Amsterdam op het gebied van de kunst in de openbare ruimte. Dit fenomeen is nu algemeen goed geworden maar zal in de Zuidas geen algemene, maar een bijzondere rol gaan spelen.



Autonome kunst

De eerste stap tot een visie kunst in de Zuidas was de aanstelling van de supervisor beeldende kunst Zuidas. Samen met de nieuw gevormde programmaraad kunst is het zijn taak plannen en projecten te ontwikkelen en stimuleren. Het gaat niet alleen om plannen voor het moment dat de Zuidas voltooid zal zijn, maar ook voor de hele bouwperiode van 30 jaar. Dat wil zeggen dat er niet alleen gedacht wordt aan blijvende, maar ook tijdelijke kunstprojecten, die,

zoals elders wordt gezegd, de bouwactiviteiten attractief zullen maken. De Zuidas wordt zo een virtueel museum. Publieke en openbare ruimtes kunnen gebruikt worden als expositieplekken of een ruimte kan door beeldende kunst een eigen betekenis krijgen.

Wat betekent dat in de praktijk voor de Zuidas? In de, in voorbereiding zijnde, visie beeldende kunst Zuidas worden daarover concrete punten aangegeven.

- ❑ De openbare ruimte moet gedefinieerd worden en telkens opnieuw bekeken op geschiktheid voor welke vorm van kunst ook. In dat opzicht moet de programmaraad door alle betrokkenen worden gevoed.
- ❑ Er komen werkgroepen voor elk van deze plekken, die in samenwerking met architecten, stedenbouwkundigen etc en het bedrijfsleven de mogelijkheden voor kunst bekijken.
- ❑ Een speciale werkgroep bekijkt wat er binnen de kunstwereld aan mogelijkheden zijn en welke gebruikt zouden kunnen worden, welke kunstenaars een opdracht zouden kunnen krijgen voor tijdelijke of vaste projecten.
- ❑ Vanaf het begin zal onderscheid worden gemaakt tussen het proces van bouwen en de voltooiing van een gebied. In de

bouwtijd kan veel aan kunst, wellicht ook in uitgebreidere zin (muziek/toneel), gedaan worden.

- ❑ Er zal nauw met de bestaande instanties, landelijke en gemeentelijk, die zich met kunst in de openbare ruimte bezig houden, worden overlegd en eventueel om advies gevraagd. Ook zal de programrnaraad zich oriënteren op gelijksoortige projecten in het buitenland.
- ❑ Van nu tot de voltooiing van de Zuidas zal er een centraal punt komen, een informatief tentoonstellings - en uitwisselingscentrum dat het proces van dit thema inzichtelijk maakt en waar manifestaties en kunstprojecten in de Zuidas zullen worden georganiseerd en aangekondigd, zoals de geplande Biënnale.
- ❑ Er zullen tijdelijke en permanente ateliermogelijkheden komen voor beeldende kunstenaars.



Toegepaste kunst (ventilatiekokers)

Natuur en milieu

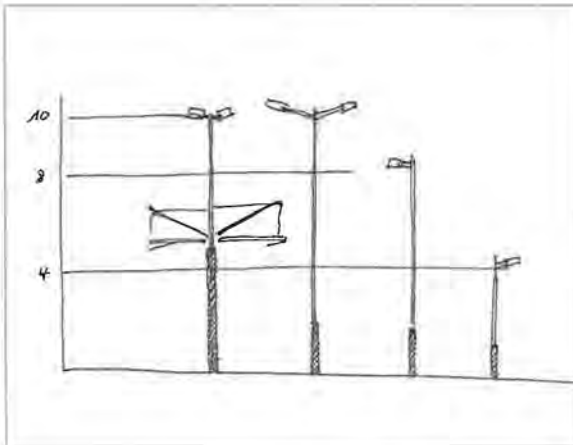
De Zuidas biedt mogelijkheden voor natuurontwikkeling op een bijzondere manier. De ligging tussen de twee groene scheggen maakt de aanwezigheid van bijzondere flora en fauna mogelijk. Een belangrijke factor daarin is een zonering van laag naar hoog. De natuurmetafoor voor de Zuidas is een gebergte tussen de twee valleien Amstel en Schinkel. De hoge gebouwen kunnen geschikt worden gemaakt voor valken, zwaluwen en vleermuizen (bij de toren van de ABN AMRO is nu al regelmatig een torenvalk gesignaleerd). De tussenniveaus zijn daktuinen met vlinders en vogels. Met gerichte maatregelen op daken kunnen ook visdiefjes worden gelokt naar de Zuidas. In de openbare ruimte moeten de parken en waterwegen de natuur een handje helpen. Dergelijke milieuaspecten worden integraal in het ontwerp voor de bebouwing én de openbare ruimte opgenomen. Dat betekent bijvoorbeeld dat in de openbare ruimte materialen die schadelijke emissies in het watersysteem kunnen veroorzaken zijn uitgesloten (o.a. lood, koper: zie verder de lijst van schadelijke stoffen van de Milieudienst Amsterdam).

Verlichting

Verlichting is een specialistisch onderwerp en moet in een project als de Zuidas integraal worden aangepakt. Het optimale, sociaal veilige niveau van straatverlichting is genormeerd. De overheid is verplicht hieraan te voldoen. Maar verlichting is ook een gevoelskwestie. Zo wordt een plein dat alleen via grondspots is verlicht toch als 'eng' ervaren. De spetterende lichtreclames van Las Vegas verdringen de gewone straatverlichting. Onverlichte gebouwen zijn somber en deprimerend en zijn het toonbeeld van een verlaten stad. Om voor de Zuidas tot een evenwichtig lichtniveau te komen is het nodig dat specialisten en ontwerpers eerst een verlichtingsplan opstellen. Daarbij zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- ❑ De openbare verlichting moet aan de gestelde norm voldoen.
- ❑ De belangrijke straten worden verlicht via een goede, in Amsterdam beproefde, lantaarnpaal en armatuur. Daarnaast kunnen de oost-west straten een specifiek bij het profiel passende verlichting krijgen. Grondspots om de boomkronen te verlichten kunnen hier een extra lichtaccent geven. In de smalste straten wordt verlichting aan de gevels bevestigd. Zo blijft het profiel obstakelvrij.

- ❑ Voor particuliere verlichting binnen de invloedssfeer van de openbare ruimte moet toestemming worden gevraagd aan de gemeente.



Lichtmasten (zie catalogus)

Bewegwijzering en reclame

De Zuidas wordt een zeer druk gebied waar vele bezoekers en passanten op een snelle en efficiënte manier hun weg moeten kunnen vinden. Een goed doordachte bewegwijzering is dan onontbeerlijk.

De vele ondernemingen in de Zuidas willen allemaal nog herkenbaarder en zichtbaarder zijn dan hun buurman. Het is zaak een wildgroei aan reclames en borden tegen te gaan. Het gaat erom de openbare ruimte helder en overzichtelijk te houden. 'Alles

mag' leidt onherroepelijk tot chaos. Collectieve bewegwijzering is een oplossing. De volgende uitgangspunten zouden daarbij moeten gelden:

- ❑ Particuliere bewegwijzering is niet toegestaan in de openbare ruimte. Een collectieve bewegwijzering wordt ontwikkeld.
- ❑ Bewegwijzering van de overheid (bijvoorbeeld verkeersborden) wordt tot een minimum beperkt en zoveel mogelijk gebundeld.
- ❑ Bewegwijzering zoveel mogelijk integreren met ander meubilair (bijvoorbeeld bewegwijzering op lantaarnpalen).
- ❑ Commerciële reclame in de openbare ruimte wordt aan banden gelegd. Dit is alleen toegestaan opabri's en uitsluitend indien de reclame geen zelfstandige constructie nodig heeft. Te opzichtige reclame of reclame haaks op de gevel is niet toegestaan. Reclame boven de gevel alleen met toestemming van de supervisor.

Gebouwaanduidingen en naamgeving aan of op gevels worden alleen met de toestemming van de supervisor toegestaan.

Gezien het ontwikkelingstempo van de Zuidas is haast geboden met een goede, integrale bewegwijzering. Daarom is er al met een studie

begonnen, waarin de wensen en eisen van alle gebruikers aan bod komen. In overleg met de instanties die verantwoordelijk zijn voor de standaard bewegwijzering zullen aan de hand van deze studie voorstellen worden gedaan voor aanvullingen op het bestaande systeem.



Tijdelijke bewegwijzering

Gebouwde objecten

Het streven is een openbare ruimte zonder gebouwde objecten. Wanneer gebouwde objecten echt noodzakelijk zijn moeten zij zorgvuldig en uniform worden ontworpen. Dit heeft vooral betrekking op voorzieningen ten behoeve van openbaar vervoer. Onder andereabri's en verblijfsruimten voor buspersoneel moeten tegelijkertijd doelmatige en hoogwaardige gebouwen zijn. Tijdelijke gebouwen zoals portcabines mogen niet voor openbaar vervoer doeleinden worden gebruikt.

Bebouwing behorend tot ambulante handel moet ook aan kwaliteitseisen voldoen. Om greep te krijgen op dit onderwerp wordt voorgesteld dat bebouwing alleen is toegestaan met goedkeuring door de supervisor Zuidas.

3: Enkele technische aspecten

Klimaat

Verschillende onderzoeken op projectniveau hebben aangetoond dat de openbare ruimte van de Zuidas last kan hebben van de wind. Een algemene vuistregel is hoe meer bomen hoe minder wind. De boomsingels aan de noordzijde van de straten dragen bij aan het temperen van de wind. Er moeten soms ook specifieke maatregelen op projectniveau worden getroffen. Bij het ontwerp van ieder gebouw moet de windproblematiek goed worden onderzocht.

Nutsvoorzieningen

Nutsvoorzieningen zijn onder andere kabels en leidingen, putten, transformatorhuisjes en voorzieningen voor de afvalverzameling. Veel nutsvoorzieningen bevinden zich onder de grond. Deze ondergrondse infrastructuur mag geen belemmering zijn voor een goede inrichting van het maaiveld (bijvoorbeeld straten waar zoveel kabels en leidingen onder liggen dat er geen bomen kunnen groeien). Daarom moeten er voor de inrichting van het publieke domein van de Zuidas de volgende regels gelden:

- ☐ Kabels en leidingen moeten zo veel mogelijk worden gebundeld in gemeenschappelijke voorzieningen.
- ☐ Transformatorhuisjes, kastjes en soortgelijke voorzieningen moeten in andere bebouwing worden geïntegreerd.
- ☐ Afvalinzameling moet zo dicht mogelijk bij de bron, in de privé ruimten plaatsvinden. De vergaande vorm van functiemenging die beoogd is in de Zuidas biedt daar de mogelijkheden voor. De laad- en losruimten van commerciële bedrijven kunnen ook voor woonblokken worden gebruikt. Dit is een belangrijke doelstelling voor de Zuidas, want de vele ondergrondse bouwwerken beperken de ruimte die beschikbaar is voor gescheiden inzameling van afval.
- ☐ De veiligheidsaspecten van de tunnelbakken vormen een specifiek probleem bij de Zuidas. Een voorbeeld hiervan zijn ontploffingsgaten. De boomstroken in de straten boven de A10 bieden voldoende ruimte voor deze voorziening. Bij de verdere uitwerking van de tunnels zal onderzocht moeten worden welke andere maatregelen (bijvoorbeeld vluchtwegen) in de openbare ruimte opgenomen moeten worden.



Idee ondergrondse kabelkast

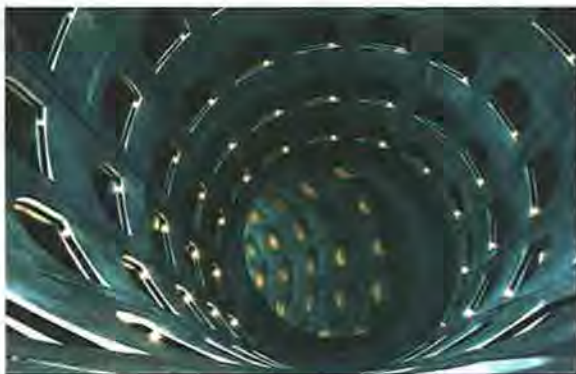
4: Semi-openbare ruimte en de overgangen

Het publiek/private domein

Een belangrijk kenmerk van stedelijkheid is de mate van openbaarheid van de niet-openbare ruimte. Een openbaar toegankelijke voorzieningenplint langs de straten is een voorwaarde voor een gezonde stad. Daarnaast kan een panoramisch uitzicht over de stad heel bepalend zijn voor de herinnering aan een stad. De Elevator in Lissabon, de Eiffeltoren in Parijs zijn beroemde voorbeelden van semi-openbare plekken waarvandaan de hele stad openbaar bezit wordt.

Het publieke domein binnen de (semi)privé ruimte bestaat uit vier lagen:

- De ondergrondse wereld van het dok en de vele parkeergarages kunnen een belangrijke kwaliteit van de Zuidas worden, op voorwaarde dat zij op een aansprekende manier worden vormgegeven. Zoals bij het project Mahler 4, zullen de garages vaak onder de openbare ruimte doorlopen. Ook fietsenstallingen zullen zich ondergronds bevinden. De ondergrondse ruimte behoort voor een groot deel tot het publieke domein. De relatie tussen de ondergrondse wereld en het maaiveld (ook binnen de gebouwen) moet worden versterkt door kunstzinnige ingrepen.



Ondergrondse parkeergarage te Lyon

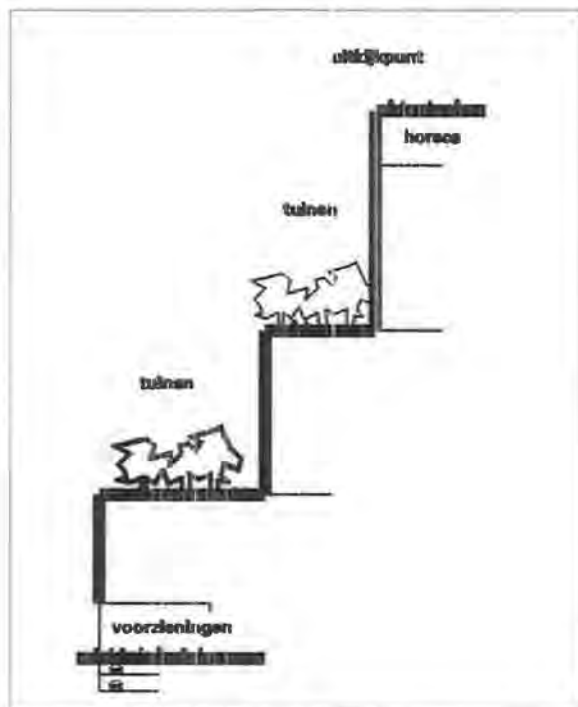
- De laagdrempeligheid van de begane grond moet worden gegarandeerd op de voor de (voetgangers)stromen belangrijke plaatsen. Een aanzienlijk deel van de plint moet tussen 09.00 uur en 18.00 uur openbaar toegankelijk zijn en een aantal ook tot 24.00 uur. Dit geldt uiteraard ook voor het stationsgebouw. Dat moet het karakter krijgen van een overdekt plein met veel bruisende voorzieningen.
- Het daklandschap moet functioneel en uitnodigend zijn. Het bestaat in hoofdzaak uit privé tuinen, maar ook uit gemeenschappelijke tuinen en een enkel openbaar terras.
- In een paar gebouwen, op de allerhoogste laag, moeten semi-openbare voorzieningen worden aangebracht waarvan de situering zodanig is, dat mooie panorama's van het groene achterland, Amsterdam en de Zuidas zelf mogelijk zijn.

De overgang tussen openbaar en privé
Een goede vormgeving van de grens tussen straat en gebouw is een belangrijke voorwaarde voor het goed functioneren van de openbare ruimte.



Relatie ondergronds-bovengronds (glazen vloer)

- Gevens moeten zo transparant mogelijk worden vormgegeven. Actieve functies, zoals handel en dienstverlening, moeten zoveel mogelijk zichtbaar zijn achter de gevel.
- Publieksingangen moeten ruim en uitnodigend zijn. Laden en lossen gebeurt uit het zicht (en voor de omgeving geruisloos) op eigen terrein. Ingangen van parkeergarages en laad- en losruimten zijn bescheiden en onopvallend vormgegeven.
- De erfscheiding van onbebouwde kavels (hekwerken, muren) zijn een onderdeel van de bouwaanvraag.



De principe van een gelaagd openbaar domein

5: Het Beheer

Een van de kernpunten bij het uitwerken van het plan voor de openbare ruimte is een adequate organisatie van het beheer. Momenteel wordt het dagelijks beheer van de openbare ruimte uitgevoerd door stadsdeel Zuideramstel en door de diverse private en publieke eigenaren/gebruikers. Om de afstemming van beheer en ontwikkeling optimaal te doen verlopen zijn twee beheercoördinatoren in het projectbureau Zuidas gedetacheerd.

Het ontwikkelen van kwaliteit vereist meer: een pro-actief en integraal beheerplan. Parallel aan het Plan Openbare Ruimte in hoofdlijnen is ook een visie integraal beheer opgesteld. Het uiteindelijk doel is immers het tot stand brengen en in stand houden van een leefomgeving van hoge kwaliteit. Het gaat dan zowel om de bestaande leefomgeving, als de nieuw aan te leggen publieke ruimtes. Het doel van het beheer is een schoon, heel en veilig beheerdomein; en dan van internationale allure. Doordat integraal beheer gericht is op behoud en verbetering van kwaliteit op lange termijn, draagt het ook bij aan de duurzaamheid van het gebied.

Het hebben van een kwaliteitsambitie vereist het vastleggen daarvan in kwaliteitsprotocollen, waarin resultaats- en inspanningsverplichtingen worden opgenomen.

Het beheerdomein onderscheidt zich door

publieke zichtbaarheid en -toegankelijkheid en bestaat uit de openbare ruimte, gevels, voorpleintjes, entrees en bouwplaatsen. Publieke en private partijen zullen gezamenlijk moeten komen tot een werkwijze, die wordt gekenmerkt door centrale regie en handhaving van kwaliteitsprotocollen vanuit een gebiedsgerichte organisatie. Die organisatie neemt dus niet de feitelijke werkzaamheden over, maar coördineert die. De organisatie moet daartoe over de noodzakelijke verantwoordelijkheden te beschikken. Het bouwprocesmanagement is onderdeel van het integraal beheer. Het gaat dan om transport van bouwmaterialen, maar ook over de inrichting en ligging van werkterreinen.

De organisatie van het beheer begint bij beheergericht ontwerpen en ontwerpgericht beheren. De basis hiervoor wordt gelegd in dit plan. De openbare ruimte in de Zuidas wordt chique, ingetogen en doelmatig ingericht. Deze uitstraling blijft alleen behouden door regelmatig onderhoud en beheer. In de Zuidas is dat een complexe opgave door de vele bouwactiviteiten en veranderingen die op stapel staan. Dit vertaalt zich in een robuust en duurzaam ingerichte openbare ruimte die tegen een stootje kan en tegelijkertijd makkelijk te onderhouden en te herstellen is. Bij de feitelijke aanleg vereist dit de nodige kennis en vakmanschap en een goede controle daarop.

Beheergericht ontwerpen

Voor alle ontwerpen geldt dat een goed ontwerp ook goed moet worden uitgevoerd en vervolgens goed onderhouden en beheerd moet worden. Om de kans op een slecht resultaat te verminderen zouden de volgende punten in de contracten kunnen worden opgenomen.

- ☐ De ontwerper wordt voorgedragen door de supervisor openbare ruimte en definitief gekozen door het Bestuurlijk Overleg Zuidas (BOZ).
- ☐ Elk ontwerp zal, vóór de aanvang van het technische Definitief Ontwerp, worden vergezeld door een beheervisie.
- ☐ Het bestek wordt door middel van een contra-expertise getoetst. Stringente kwaliteitseisen voor de oplevering worden in het bestek vastgelegd. De aannemer wordt verantwoordelijk gesteld voor het behalen van deze eisen.
- ☐ Er wordt (op projectbasis) één supervisor verantwoordelijk gesteld voor toezicht op alle aspecten van de uitvoering.
- ☐ De benodigde uitvoeringsperiode wordt in het bestek vastgelegd.
- ☐ De definitieve oplevering vindt pas een van te voren af te spreken aantal maanden ná het gereedkomen van het werk plaats (om snel optredende slijtage of verzakkingen meteen te kunnen constateren).
- ☐ Er wordt garantie gegeven op materialen

en uitgevoerde werkzaamheden.

Uitgangspunt bij het ontwerp voor de openbare ruimte in de Zuidas is dat ten behoeve van de eenheid en eenduidigheid het ontwerp van het gridpatroon in één hand ligt (in dit geval van de dienst Ruimtelijke Ordening). Voor de plekken, als verbijzondering in dit raamwerk, kunnen afzonderlijke ontwerpers worden aangesteld die hier, binnen de in dit plan geschetste hoofdlijnen, hun eigen stempel op kunnen drukken.

Ontwerpgericht beheren

De basis is dat er volgens een beheerplan wordt gewerkt. Daarnaast moeten, naar buitenlandse voorbeelden, gebruiksregels voor de openbare ruimte in de Zuidas reglementair worden vastgelegd. Men kan daarbij ook denken aan het aanstellen van stadswachters die toezicht houden op de naleving van het reglement. Daarnaast vraagt beheer iedere dag veel aandacht: de tegels rechtleggen, het groen vertroetelen, het waaivuil uit de sloot halen en meteen verwijderen van graffiti. Een pro-actieve, dienstverlenende houding is essentieel. Het aanvullen van tekorten (bijvoorbeeld fietsenrekken en bewegwijzering) vraagt om voortdurende analyse van het gebruik van de openbare ruimte. Waar mogelijk moeten preventieve maatregelen worden genomen, zoals het behandelen van potentiële graffiti-muren met een anti graffiti-coating.

Specifieke maatregelen die kunnen worden gehanteerd zijn:

- ☐ Noodzakelijke aanpassingen zullen in overleg tussen ontwerper en beheerder worden uitgevoerd.
- ☐ Incidentele problemen hebben vaak een structurele achtergrond. Dus moeten er tussen beheerder en ontwerper structurele oplossingen worden bedacht.
- ☐ De 'tijdelijke' situatie wordt niet als zodanig beschouwd en wordt dus ontworpen.
- ☐ Werkzaamheden in opdracht van derden mogen alleen met toestemming van de beheercoördinator Zuidas uitgevoerd worden ('derden' zijn partijen anders dan de Projectdirectie Zuidas en het Stadsdeel ZuiderAmstel). Bij werkzaamheden van derden aan de 'vloer' worden extra (financiële) waarborgen gesteld om het kwaliteitsniveau te handhaven of te herstellen.
- ☐ Het schoonhouden van het gebied vraagt om continue kwaliteitscontrole. Dit zal interdisciplinair gebeuren.

Kwaliteit van begin af aan

De uitvoering van de plannen voor de Zuidas beslaat een lange periode en zal vaak een groot beslag leggen op de omgevingskwaliteit. Het bouwprocesmanagement moet daarom

voor een goede regie en uitvoering zorgen. Het gaat daarbij om het voorkomen van overlast en het voortdurend bieden van een hoge omgevingskwaliteit. Dit vraagt om voortdurende controle (óók bij herbestrating van de aansluitende straten buiten de Zuidas). Hoge prioriteit wordt gegeven aan het beheer tijdens de uitvoering en de zorgvuldige planning van tijdelijke maatregelen. Dat vraagt om extra aandacht bij de volgende aspecten.

□ Bereikbaarheid

Met zoveel bouwactiviteiten, boven en ondergronds, kan de bereikbaarheid van de verschillende gebieden en gebouwen in het gedrang komen. Aan de hand van geactualiseerde planningen moet voor minimaal elke twee jaar (2002, 2004 enz.) een bereikbaarheidsplan Zuidas worden gemaakt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur op het dijklichaam van de A10 zullen ook met het Rijk afspraken worden gemaakt over maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen. Hetzelfde geldt voor maatregelen op de diverse stations voor openbaar vervoer, die afstemming met NS en GVB noodzakelijk maken.



Aangenaam bouwklimaat

Het comfort van de voetganger en de fietser moet worden gegarandeerd. Waar overlast dreigt moeten stappen worden ondernomen. Bij de voorbereiding van een nieuw bouwwerk moet het mogelijk zijn de opdrachtgever te verplichten de hinder tijdens de bouwfase te minimaliseren, bijvoorbeeld door met kunst versierde stofdoeken tegen de in aanbouw zijnde bebouwing te hangen, door te zorgen voor goed verzorgde looproutes, door overdekte doorgangen en door voldoende ruimte om fietsen te parkeren.

Bovendien zouden er speciaal voor de Zuidas ontworpen, herbruikbare, bouwattributen moeten komen, zoals loopplanken en hekwerken. Bouwrijp gemaakt terrein mag niet langer dan één maand ongebruikt liggen. In dat geval moet worden geëgaliseerd en (afhankelijk van het seizoen) gras of een kruidenmengsel worden ingezaaid (het proefeiland voor IJburg werd tijdelijk ingezaaid door een kunstcollectief). Als de planning het toelaat kunnen (op gras) voetbaldoeltjes worden geplaatst voor tijdelijk gebruik. In de winter (inzaaien is niet mogelijk) moet het terrein worden afgeschermd met een 'Zuidas hekwerk'.

De bouwketen hebben een verzorgd, goed onderhouden uiterlijk en zijn voorzien van een anti graffiti behandeling.



Kleine extra's die het 'm doen

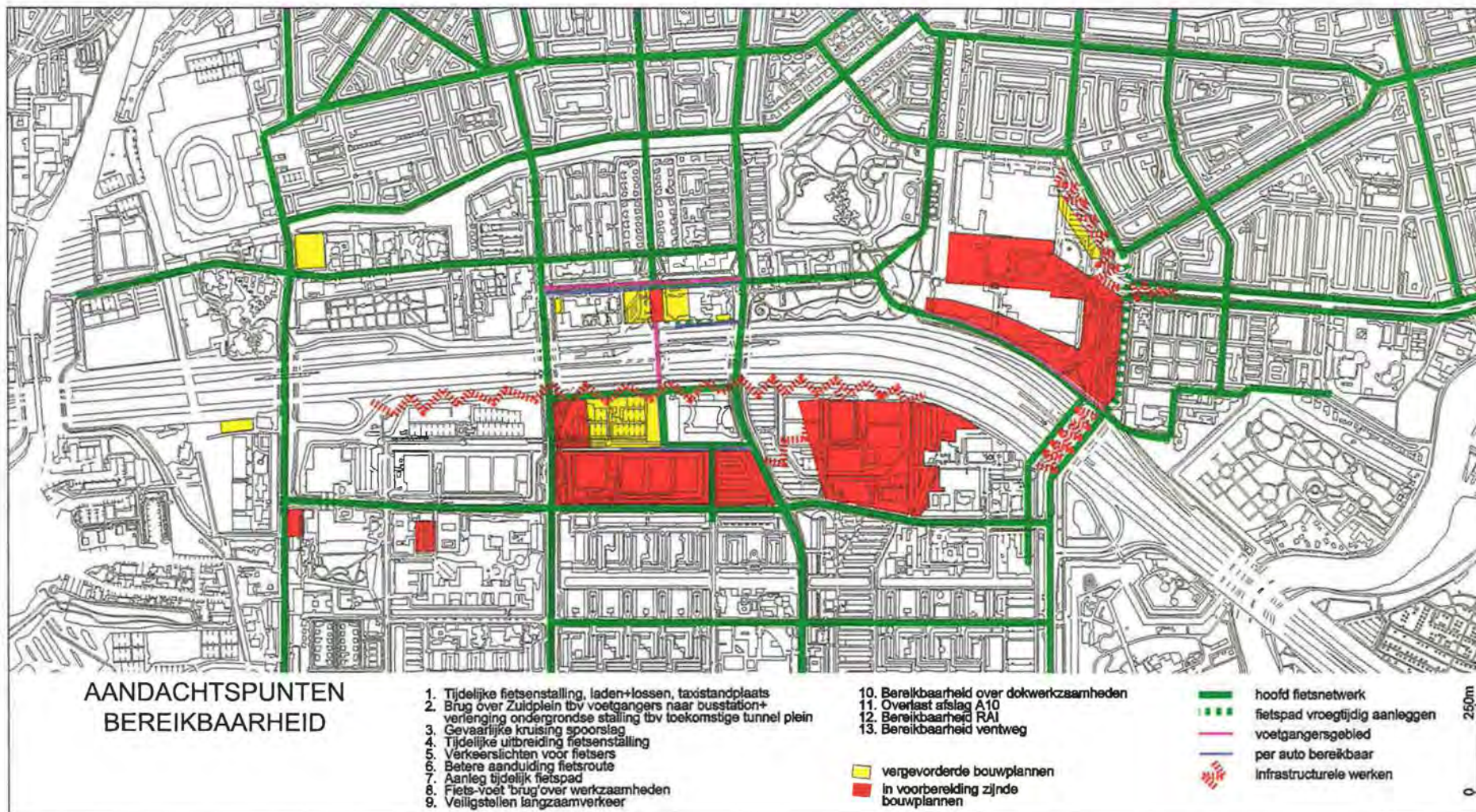
Doelmatig en zorgvuldig omgaan met bouwen biedt niet voldoende compensatie voor jarenlang ongemak. Kleine extra's, 'attention to details', kunnen een flinke steen bijdragen aan het acceptabel maken van de bouwoverlast.

Dit kan op twee manieren. Informatief en cosmetisch.

Informeren van het publiek op straat geeft rendement. Wat wordt er gebouwd, hoe gaat het eruit zien, wanneer is het klaar? En 'met excuus voor het ongemak'.

Daarnaast kan toevoeging van tijdelijk groen de ambities en intenties van de Zuidas duidelijk maken. Het plaatsen van seizoensgroen in bakken is hiervan een voorbeeld (olijfbomen en oleanders).

Kunst kan een bijdrage leveren aan de acceptatie van bouwactiviteiten en de tijdelijke inrichting van het openbaar gebied. De nabijheid van de Rietveld academie kan hierin een fantastische rol spelen.



Manifestaties, zoals het recentelijk gehouden Zuidas-concert, kunnen vaker worden georganiseerd.

❑ Bouwactiviteit als attractie

Bouwactiviteit kan als het goed wordt gepresenteerd een attractie zijn ('image building'). In Parijs, Berlijn en Barcelona is dit al een geslaagde praktijk. En de Zuidas is een project waar we trots op mogen zijn! De meeste activiteiten in de eerste 10 jaar zullen langs het zuidelijk deel van het dok plaatsvinden. Een hoog gelegen uitkijplek met zicht over een kilometer tunnelbouw, biedt een spectaculair beeld. Idealiter moet dit gecombineerd worden met het projectinformatiecentrum. De uitkijplek kan bijvoorbeeld een platform zijn, een luchtballon (Parc Citroën, Parijs) of een gebouw (Red Box, Berlijn). Bouwtoerisme moet worden gestimuleerd. Niet alleen voor toeristen en marktpartijen maar ook voor de omwonenden en de mensen die in het Zuidasgebied werken.

❑ Projecten

Ter verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte kan het groeifonds groen worden ingezet. Dit fonds wordt gevuld door bijdragen vanuit de grondexploitatie bij de uitgifte van bouwprojecten. Het achterliggende idee is compensatie te

bieden voor kwaliteitsverlies als gevolg van de bouw.

De volgende projecten kunnen wellicht een rol spelen:

- Ontbrekende fietsverbindingen (bijvoorbeeld langs de Museumtramlijn) kunnen aangepakt worden.
- Met groenvoorzieningen kunnen tijdelijke invullingen of lege plekken een veel aangenamere aanblik krijgen. Er zal ook zo snel mogelijk begonnen moeten worden met de aanleg van de definitieve groenvoorzieningen op die plaatsen waar dat nu al kan.
- Een deel van het groene carré blijft ongemoeid bij de bouwwerkzaamheden in de Zuidas. Daarom kan nu al worden begonnen met het planten van naaldbomen.
- Het met populieren beplanten van het dijklichaam van de tweede fase van het dokmodel kan de windproblemen behoorlijk doen verminderen.
- Achterstallig onderhoud in het Beatrixpark en het Gijsbrecht van Aemstelpark kan nu al worden aangepakt.
- Tussen de eerste en tweede fase van het dok bestaat een complexe tijdelijke situatie. Een uitgekiend groenontwerp kan voorkomen dat een rommelige 'tijdelijkheid' hier langdurig het beeld bepaalt.

COLOFON

Het plan openbare ruimte is opgesteld in opdracht van het Projectbureau Zuidas

dienst Ruimtelijke Ordening: Ruwan Aluvihare (auteur/ontwerper)
Ton Muller (ontwerper)
Drazen Bokan, Iris van der Helm, Kees Vernooij,
Liesje Meijknecht (kaarten en illustraties)
Drazen Bokan (vormgeving/layout)

Eindredactie: Gerrit van der Plas

Supervisie: Edwin Santhagens

Datum: maart 2001

Informatie: Projectbureau Amsterdam Zuidas,
World Trade Center, toren D / 4de etage
Strawinskylaan 59
1077XW Amsterdam
telefoon 020 - 575.2111
fax 020 - 575.2115
website www.zuidas.nl
E-mail communicatie@zuidas.nl

De plannen voor de Zuidas worden voorbereid in het Atelier Zuidas onder leiding van Pi de Bruijn, stadsontwerper Zuidas.