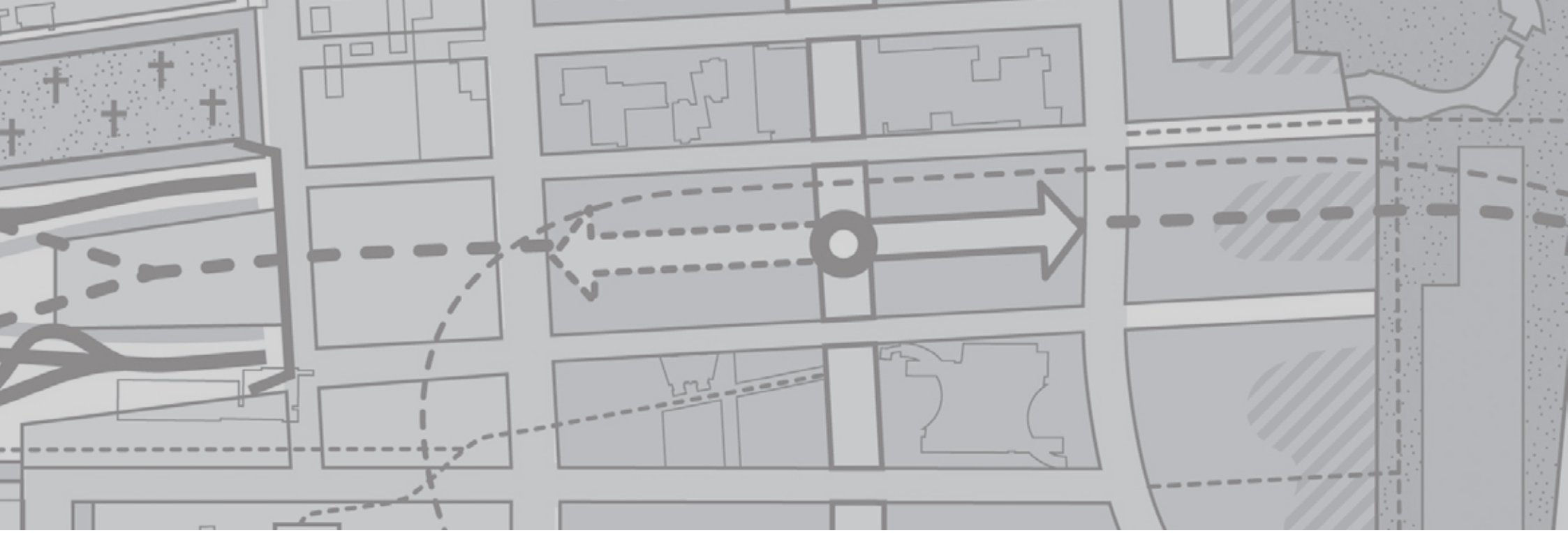
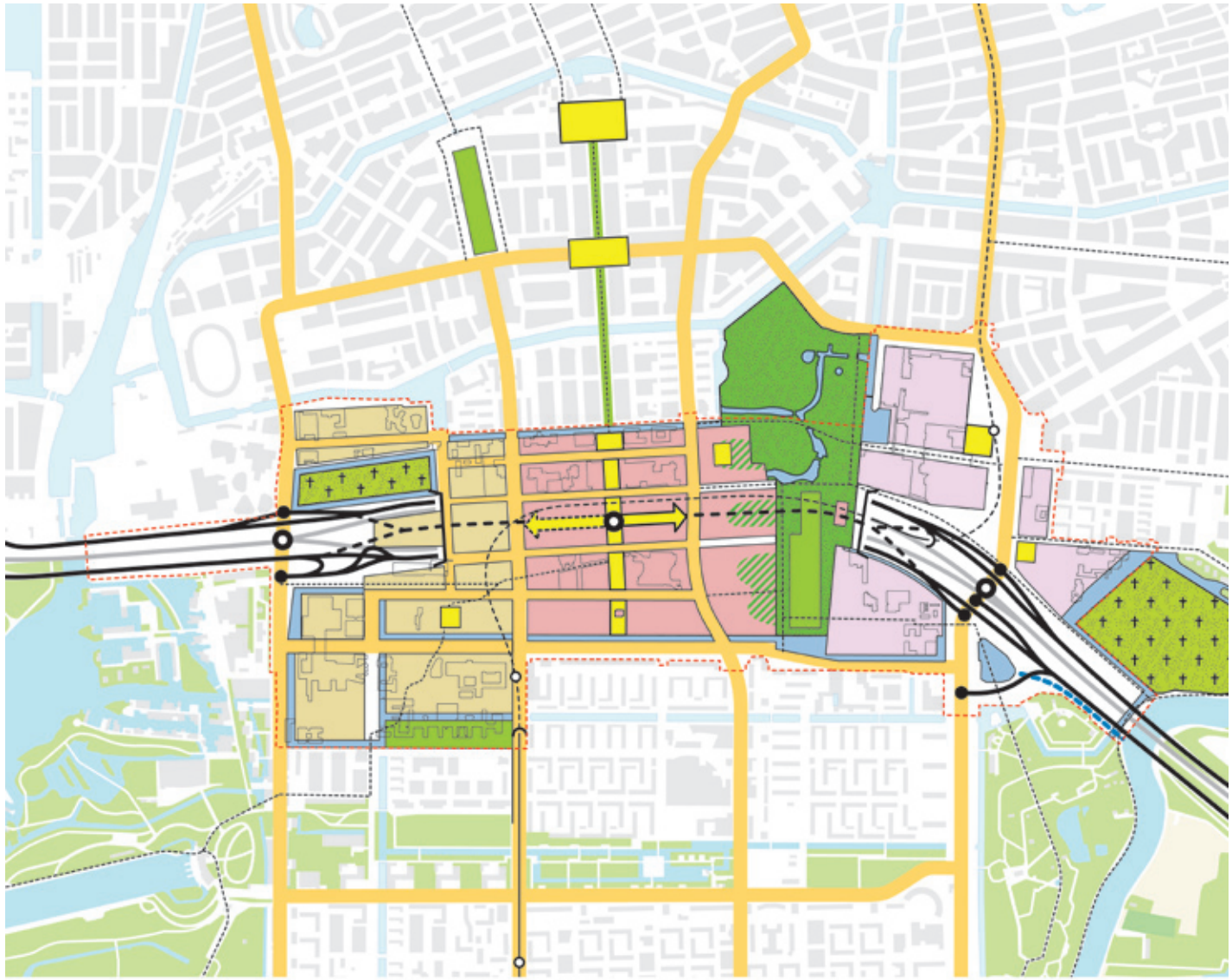


Visie Zuidas

Vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 2009



Visie Zuidas

September 2009

- Plangebied
- Zuidas West
- Zuidas Centrum
- Zuidas Oost
- Water
- Menging stad en park
- Beatrixpark
- Begraafplaats
- Sportvelden
- Pleinruimte
- Visueel-ruimtelijke relatie
- Snelweg (A10)
- Ondergrondse dokstraat
- Stadsstraat
- Secundaire route
- Spoor- en metrolijn
- Station
- Noord-Zuidlijn en halte
- Waterverbinding Amstel
- Bestaande/geplande bebouwing

N

0 100 250 500m

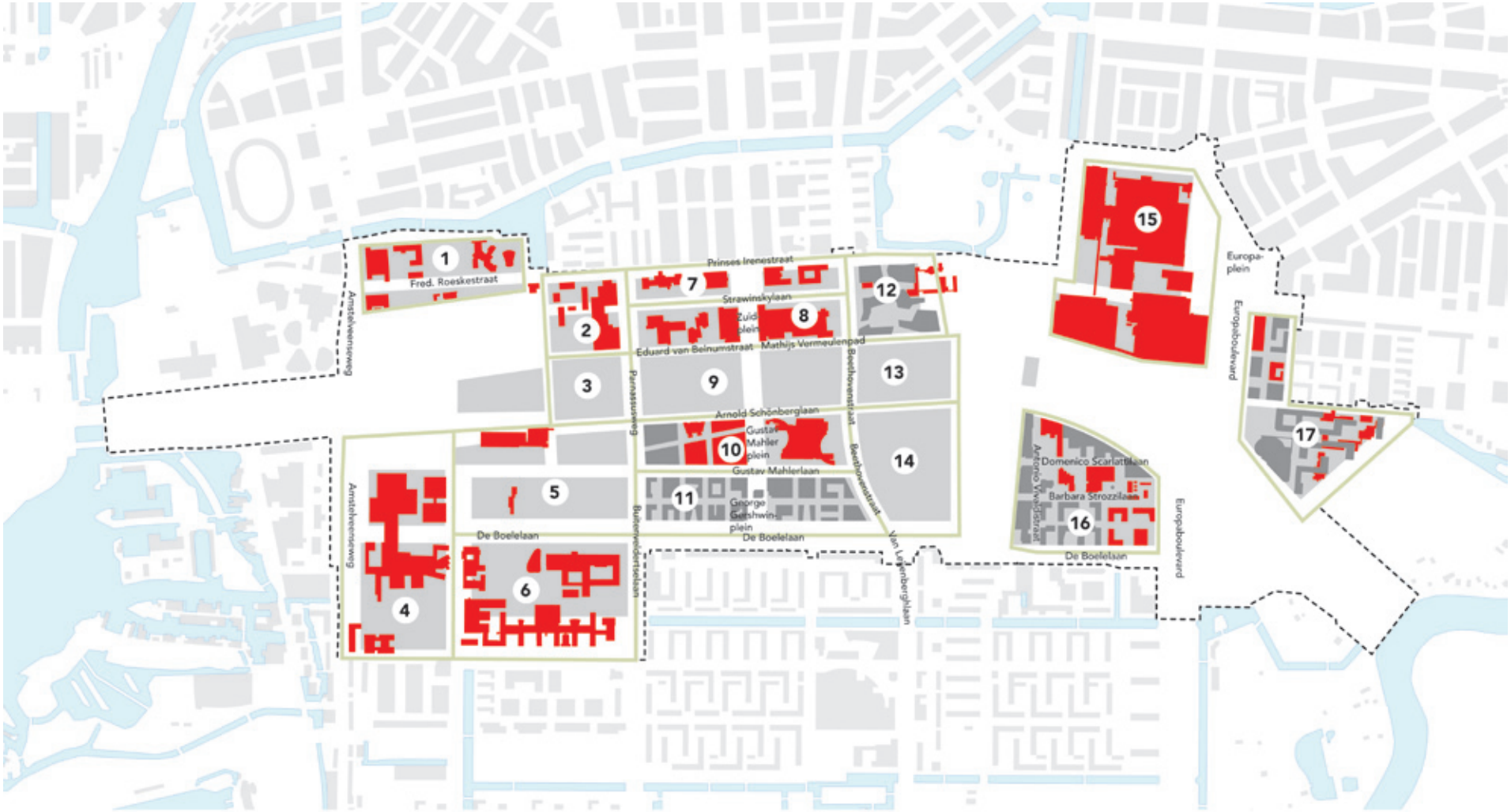
Visie Zuidas

Vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 2009

Zuidas

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

ARUP



Plangebied en deelprojecten

Plangebied	1	Roeskestraat	6	VU	11	Gershwin	16	Vivaldi
Bouwvelden	2	Rechtbank e.o.	7	Strawinsky Noord	12	Beethoven	17	Kop Zuidas
Geplande bebouwing	3	Composer West	8	Strawinsky Zuid	13	Composer Oost	4-6	VU-kwartier
Bestaande bebouwing	4	VUMC	9	Composer Centrum	14	Ravel	2-3,7-11	Kerngebied
Deelprojecten	5	VU kwartier Noord	10	Mahler	15	Rai		

N

0 100 250 500m

Zuidas ontwikkelt zich tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De Visie Zuidas markeert een belangrijk moment in de ontwikkeling van Zuidas. Het moment waarop Zuidas de stap maakt van succesvol zakencentrum naar stedelijk centrum, met een gemengd milieu, en met de eerste woningen die opgeleverd worden. Ook het moment waarop beschouwd wordt welke organisatievorm het best bij past bij deze doorgroei, als onderneming, mogelijk met private partijen. Participerende partijen verbinden zich aan deze ambities. De Visie Zuidas is als het ware het programma-akkoord voor de gezamenlijke ontwikkeling van Zuidas. Gelet op de dynamiek die ingrijpt op de ontwikkeling van Zuidas, zal de Visie om de 5 jaar worden herijkt. Het eerstvolgende jaar dat de Visie zal worden herijkt is 2012.

In 2007 is de voorliggende Visie Zuidas opgesteld, gevolgd door een uitgebreid maatschappelijk en bestuurlijk traject in 2008. Hieruit kwam de vraag naar voren om een sterker gedefinieerd ruimtelijk kader toe te voegen aan de ontwikkelingskoers uit de Visie Zuidas. Hieraan wordt voldaan door aan hoofdstuk 8 Implementatie de 'Stadsplattegrond Zuidas' toe te voegen. Hierin worden de belangrijkste openbare ruimten en de bouwvelden nader gedefinieerd. Randvoorwaarden voor de wijze waarop binnen die bouwvelden gebouwd wordt zijn op te nemen in een Welstandsnota Zuidas. Deze doorloopt een eigen formeel traject en wordt separaat in procedure gebracht.

Inhoudsopgave

1.	Zuidas anno 2007	9
2.	Ambitie	21
3.	Concept	25
4.	Raamwerk	33
5.	Netwerken	47
6.	Programma	65
7.	Bouwwijze	81
8.	Implementatie	91

Zuidas anno 2007

De Amsterdamse Zuidas wordt ontwikkeld tot internationale toplocatie. Het wordt dé beste ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, waar stedelijke dynamiek en zakelijke ambities samen meer mogelijk maken. Zuidas is makkelijk toegankelijk vanuit de omliggende stad, direct bereikbaar vanaf de snelweg, en met het internationale station in het hart van Zuidas slechts enkele minuten verwijderd van de internationale luchthaven Schiphol. De mix van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en publieksaantrekkende voorzieningen creëert een pluriforme en internationale sfeer in dit nieuwe duurzame stadscentrum, dat open staat voor de wereld.

1

▲ *1970 (kijkend in zuidoostelijke richting)*

▲ *2007 (kijkend in noordoostelijke richting)*

1.1 Uitstekende uitgangssituatie

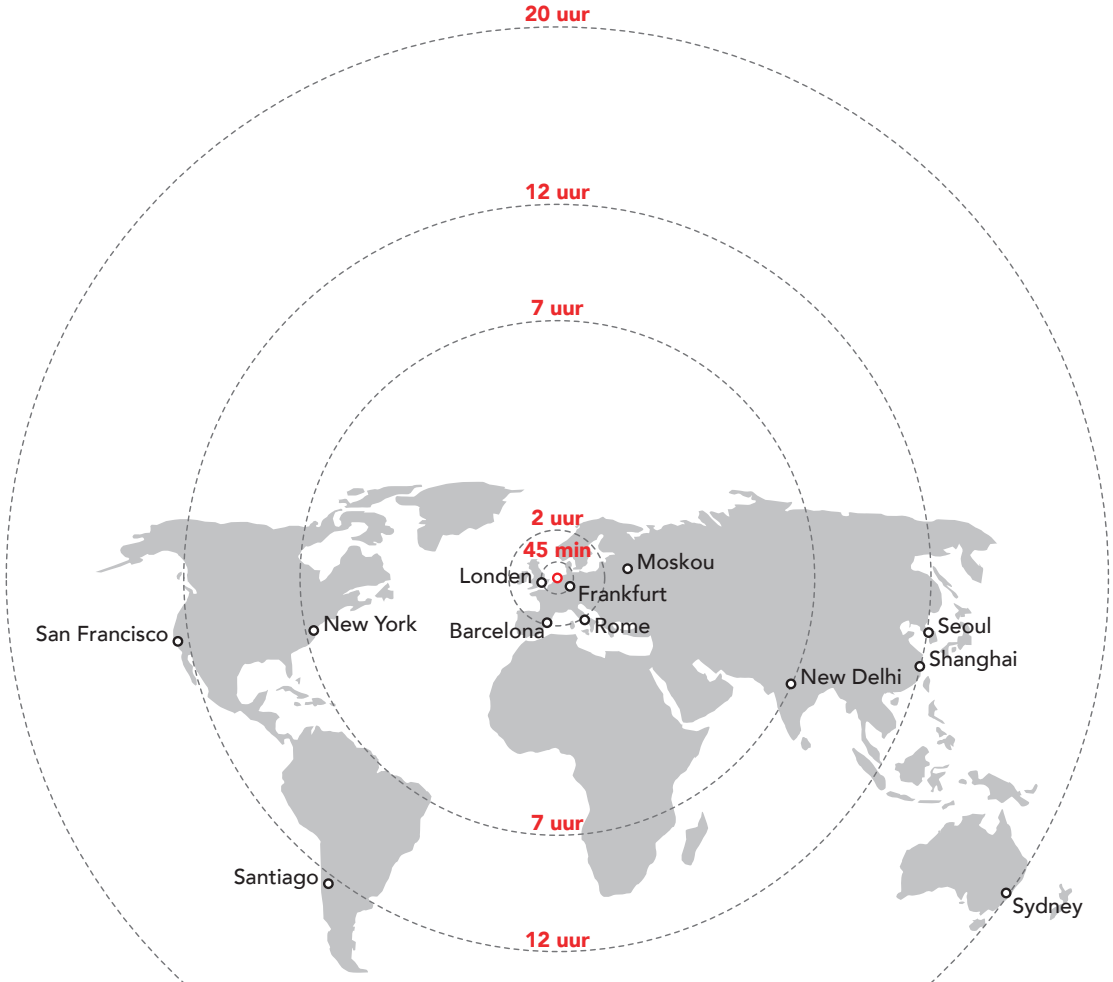
Zuidas bestrijkt circa 270 hectare, doorsneden door de snelweg A10 en de trein- en metrosporen. De plannen voor Zuidas voorzien in een uitbreiding en het ondergronds brengen van deze infrastructuur en de realisatie van een nieuw internationaal station, waarmee er fysiek en logistiek ruimte ontstaat voor maximaal 3 miljoen m2 bebouwing in een hoogwaardige openbare ruimte. Zuidas heeft drie grote troeven, die optimaal uit te spelen zijn:

Zeer goede bereikbaarheid
Zuidas is één van de best bereikbare plaatsen van Nederland. Circa 6 miljoen mensen kunnen nu binnen een uur van huis naar Zuidas komen. Met de auto via de snelweg, met de trein vanuit alle richtingen, met de metro vanaf Centraal Station, met de tram vanuit de binnenstad en het Museumplein, met bussen vanuit de regio en met de auto, fiets en lopend via het fijn vertakte stedelijke wegennet. Een grote troef is de ligging op enkele minuten afstand van de luchthaven Schiphol, een internationale HUB en met jaarlijks 25 miljoen passagiers de 4e luchthaven van Europa. Schiphol is door de brancheonderneming voor luchthavenondernemingen (ACI) in 2007 tot beste Europese luchthaven uitgeroepen.

Een nieuw station wordt het kloppend hart van Zuidas, waar in de toekomst dagelijks circa 250.000 reizigers gebruik maken van trein, metro, tram en bus. Met de directe verbinding met luchthaven Schiphol, de aanlanding van de HSL vanuit Brussel en Parijs en de ICE vanuit Keulen en Berlijn wordt Zuidas hét internationale station van Amsterdam. Met 'seaport' Rotterdam en 'airport' Schiphol vormt Zuidas als 'brainport' een ijzersterke combinatie, die uniek is in Europa en toegang geeft tot de gehele Europese markt.

Een rijke omgeving
Zuidas ligt in Amsterdam tussen twee zeer geliefde woonwijken Zuid en Buitenveldert. Binnen het dagelijks leefgebied van 2 kilometer wonen circa 130.000 inwoners, die gemiddeld het hoogst besteedbaar inkomen van Amsterdam hebben. Dit deel van Amsterdam wordt dan ook wel de 'rijkste stad van Nederland' genoemd. Op steenworp afstand ligt het Museumplein, het culturele hart van Amsterdam met het wereldberoemde Rijksmuseum, Van Gogh Museum, Stedelijk Museum en het Koninklijk Concertgebouw. Een stap verder begint het historische centrum met de karakteristieke Amsterdamse grachten. Zuidas ligt midden in de stad, maar grenst ook direct aan waardevolle landschappelijke water- en groengebieden. Aan de westkant de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos, het grootste park van de stad. Aan de oostkant de rivier de Amstel, in een typisch Hollands weidelandschap, met historische buitenplaatsen uit de Gouden Eeuw.
Meer dan 200.000 mensen zullen dagelijks in Zuidas zijn, waaronder zo'n 25.000 bewoners, 80.000 werknemers en 30.000 studenten. Voorzieningen zoals winkels, kinderopvang, scholen, sportcentra, horeca en andere services zullen deze mensen èn omwonenden voorzien in de dagelijkse behoeften. Exclusieve retail, theaters, concertzalen en musea zullen een landelijke en zelfs internationale aantrekkingskracht hebben.
Met het internationale leefklimaat, het grote potentieel aan hoogopgeleide en meertalige werknemers en de flexibele huisvestingsmogelijkheden voor bedrijven en werknemers, is Zuidas een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven.

Grote diversiteit
In Zuidas staat momenteel circa 1,5 miljoen m2 bebouwing met een grote diversiteit aan hoogwaardige functies, waar dagelijks zo'n 50.000 verschillende mensen gebruik van maken. De internationale banken ABN AMRO en ING hebben hier hun hoofdkantoor en de grootste advocatenkantoren en toonaangevende adviesbureaus zetelen in Zuidas. Een veelheid aan internationale bedrijven houden kantoor in Zuidas, onder andere in het World Trade Center. Het nationale congres- en tentoonstellingscentrum RAI, één van de grootste universiteiten en een toonaangevend academisch ziekenhuis staan hier. Verder een grote hoeveelheid voorzieningen, waaronder hotels en horeca, sportcentra, kinderopvang en een veelheid aan lagere en middelbare scholen, beroepsopleidingen en internationale scholen.

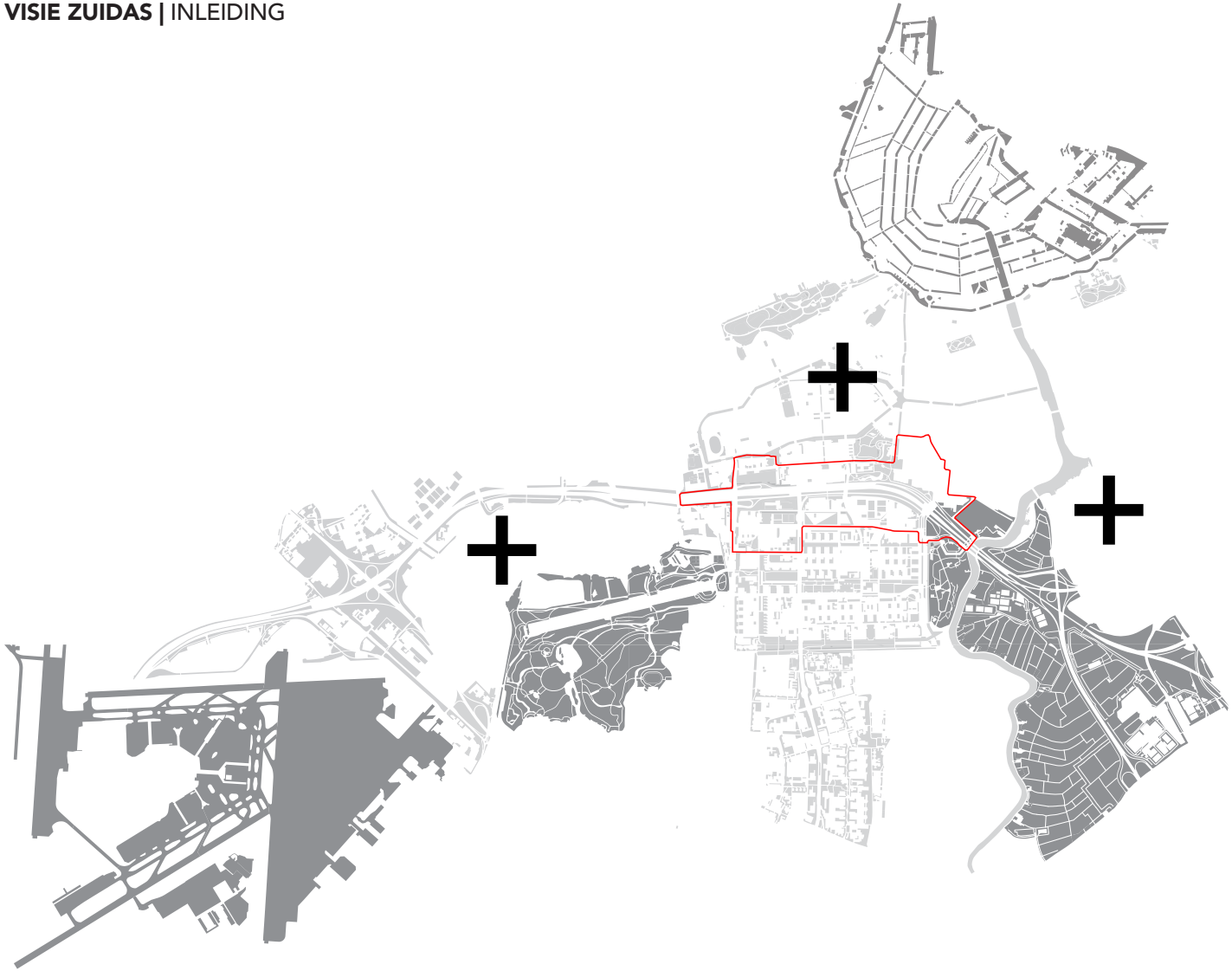


▼ *New York (7 uur met vliegtuig)*

▼ *Londen (45 min met vliegtuig)*

▼ *Antwerpen (1uur met HSL)*

▼ *Rotterdam (45 min met auto)*



▼ *Schiphol (7 min met trein)*

▼ *Museumplein (10 min met tram)*

▼ *Amstelscheg (10 min met fiets)*

SUITSYOU2

1.2 Een succesvolle ontwikkeling

Met deze uitgangssituatie lijkt de ontwikkeling van de Zuidas welhaast een vanzelfsprekendheid. Elke investering sinds het begin van de luchthaven in 1916 tot de sluiting van het intercitynet met de Utrechtboog in 2006 leidt tot versterking van haar positionering. Hoewel in 1994 de gemeente begonnen is met integrale planvorming, en het Rijk Zuidas in 1997 tot Nieuw Sleutel Project (NSP) heeft aangewezen, heeft Zuidas haar eigen ontwikkeling in feite afgedwongen. Dit heeft geleid tot een masterplan in 1998, en een eerste visie in 2000. Vervolgens is een proces gestart richting publiek-private samenwerking. In 2006 is naar aanleiding hiervan een bestuursovereenkomst gesloten tussen gemeente, Rijk en Stadsregio. In 2007 is de Zuidasorganisatie opgezet, vooruitlopend op de definitieve besluitvorming tot de oprichting van de beoogde Zuidasonderneming, en heeft er een pré-selectie van private partijen plaatsgehad. Een verdere gemeentelijke stap in deze verzelfstandiging is de instelling van een afzonderlijke diensttak 'Bedrijf Zuidas Amsterdam' in januari 2009.

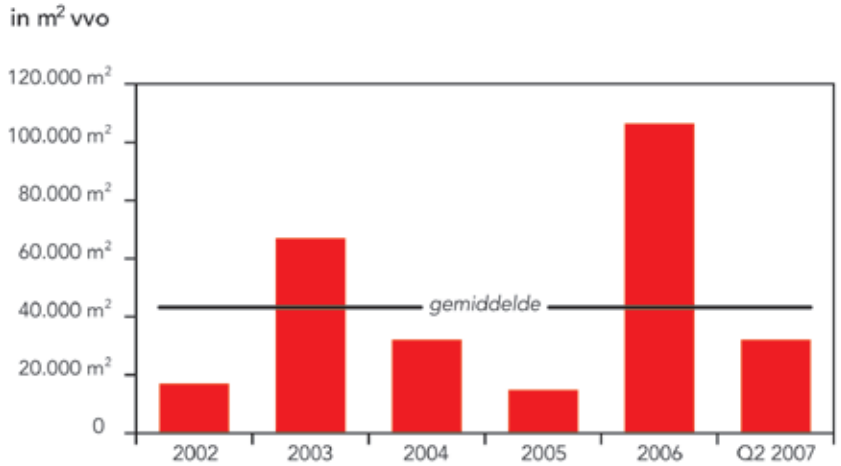
En Zuidas ís succesvol gebleken. Sinds 1998 is er zo'n 500.000 m2 bebouwing opgeleverd, 200.000 m2 is in aanbouw en circa 400.000 m2 bvo in voorbereiding. De gemiddelde afzet van kantoren bedraagt circa 45.000 m2 per jaar terwijl de prognose 30.000 m2 per jaar aangaf. De groei is ondanks de recessie in de kantorenmarkt doorgegaan. Bovendien vindt de opname van volume structureel en overwegend plaats in het hoogste marktsegment.

In de negen jaar dat Zuidas inmiddels op de markt is, heeft zich een sterke concentratie gevormd van bedrijven die actief zijn op financieel gebied (ABN AMRO, ING, van Kempen), op juridisch gebied (NautaDutihl, Stibbe, Houthoff Buruma, Boekel de Neree, de Brauw, Allen & Overy, Freshfields, Baker & McKenzie) en fiscaal gebied (Ernst & Young, Deloitte). Kortom, bedrijven die de kern leveren om zaken te doen op de Europese en wereldmarkt. Daarnaast ontwikkelt zich een steeds groter cluster van internationaal groeiende bedrijven, zoals AKZO Nobel, of bedrijven uit het buitenland, die vanwege de uitstekende bereikbaarheid en de kracht van de reeds gevestigde bedrijven Zuidas als een uitvalsbasis kiezen voor hun internationale activiteiten (Boston Consultancy Group, Tata International, Google, Edelman). Zuidas krijgt daardoor in toenemende mate een internationaal karakter. In het zeer succesvolle jaar 2006 is 102.000 m2 in verhuur genomen, ruim drie keer de jaarprognose, waarvan 60% door buitenlandse bedrijven. Deze trend zet zich in 2007 versterkt door.

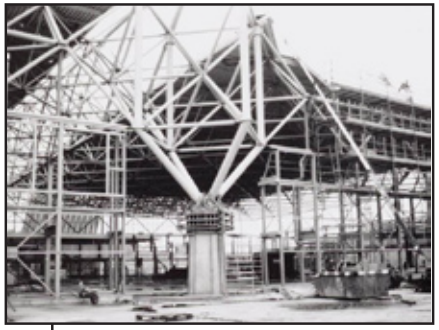
Maar Zuidas ontwikkelt zich tot meer dan alleen een zakencentrum. Met Zuidasbewoners en nieuwe voorzieningen wordt de stap gezet naar een gemengde stad. Recentelijk zijn de eerste 81 woningen opgeleverd, de voorbode van de 250.000 m2 die al in voorbereiding of uitvoering is. In de horeca en op cultureel gebied nemen de voorzieningen toe. In 2006 heeft Platform 21, centrum voor 'design, mode en creatie' haar deuren geopend en er staan meer culturele voorzieningen op stapel. Veilinghuis Sotheby's heeft zich al eerder in Zuidas gevestigd. De bekendste kunstacademie van Nederland, de Rietveldacademie, heeft enkele jaren geleden een uitbreiding gerealiseerd.

Met het nationale congres- en tentoonstellingscentrum RAI, de Vrije Universiteit, en het ziekenhuis VUmc zijn al sinds jaar en dag belangrijke voorzieningen in het gebied aanwezig. Een kruisbestuiving tussen het bestaande en het nieuwe biedt meerdere kansen. Zo is de universiteit gestart met een traject dat tot herontwikkeling en optimale inbedding van onderzoek, onderwijs en bedrijfsleven in Zuidas voert. De circa 30.000 studenten zijn een factor van belang voor een levendige stad.

Het momentum is daar om door te pakken, en Zuidas van een reeks succesvolle projecten tot een belangrijk onderdeel van de stad te maken. Vereist zijn nieuwe investeringen en nieuwe inventiviteit. Bij een toenemende drukte en dichtheid wordt het duurzaam ontwikkelen een steeds belangrijker thema om Zuidas tot een kwalitatief hoogwaardig en succesvol gebied te laten uitgroeien.



▲ *Opname Zuidas (Jones Lang Lasalle IP, inc. 2007)*



1916
Aanleg
Schiphol

Plan Berlage
1918

1935
AUP

Bouw VU ziekenhuis
1959

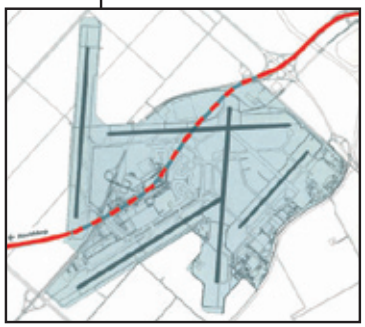
1961
RAI

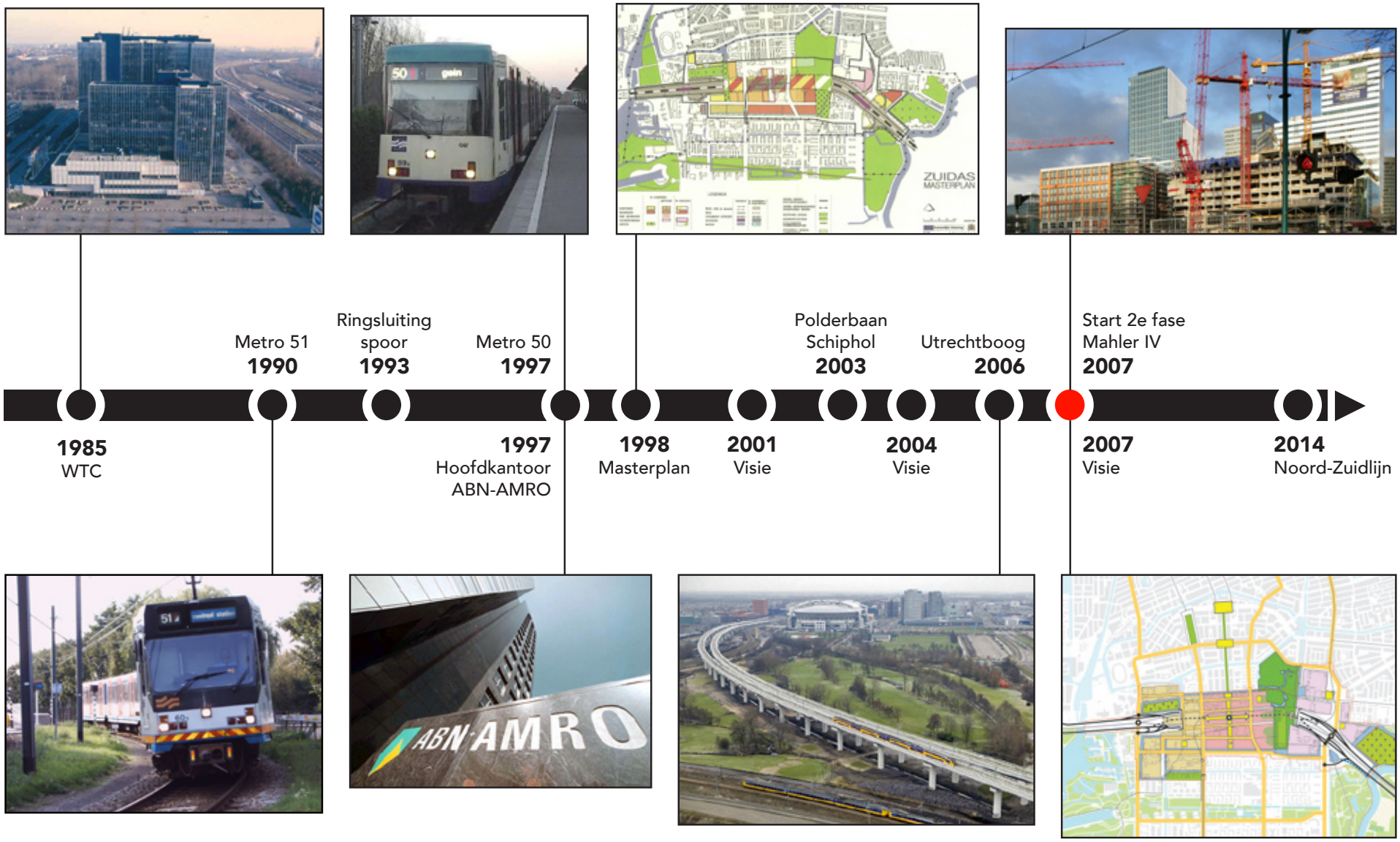
1973
Vestiging VU

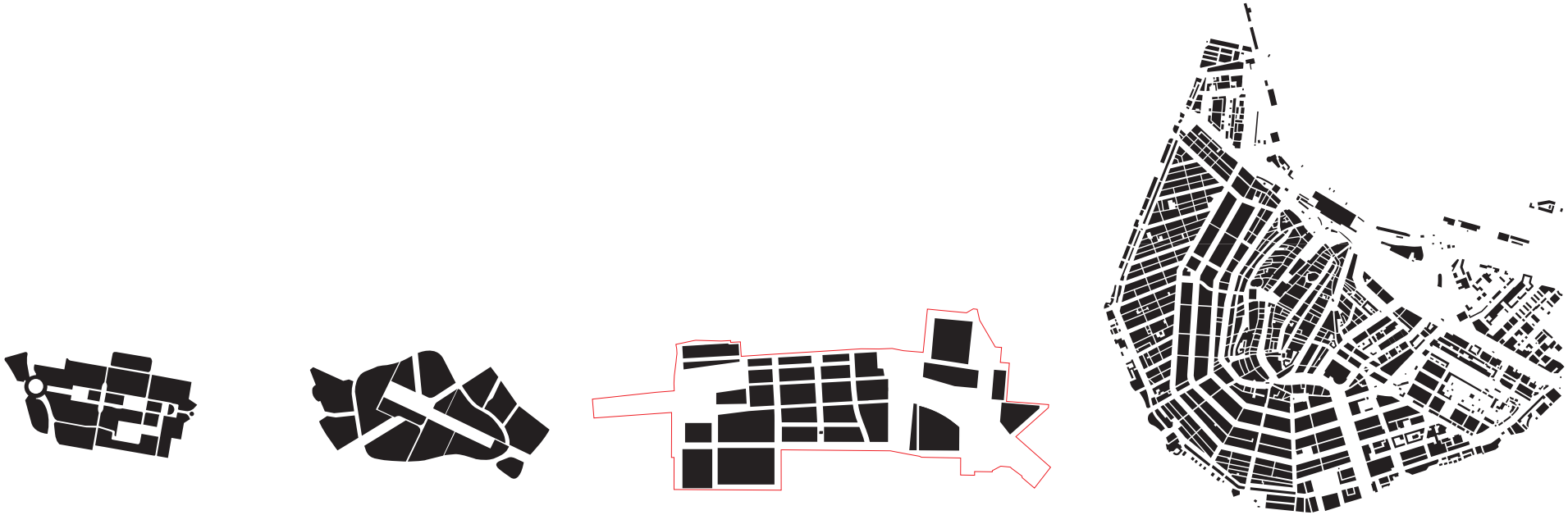
Gerechtsgebouw
1975

Spoortunnel
Schiphol
1978

1981
Aanleg
A10 zuid




ZUIDAS
MASTERPLAN
Metro 51
1990
Ringsluiting
spoor
1993
Metro 50
1997
Polderbaan
Schiphol
2003
Utrechtboog
2006
Start 2e fase
Mahler IV
2007
1985
WTC
1997
Hoofdkantoor
ABN-AMRO
1998
Masterplan
2001
Visie
2004
Visie
2007
Visie
2014
Noord-Zuidlijn
ABN AMRO



Londen Canary Wharf	Parijs La Defense	**Amsterdam Zuidas**	Amsterdam Centrum
4 parkeerplaatsen per 1000m2	**10 parkeerplaatsen per 1000m2**	**7 parkeerplaatsen per 1000m2**	**2 parkeerplaatsen per 1000m2**
10m2 vloeroppervlak per werknemer	12m2 vloeroppervlak per werknemer	19m2 vloeroppervlak per werknemer	26m2 vloeroppervlak per werknemer
75m2 per woning	80m2 per woning	125m2 per woning	65m2 per woning

Londen Canary Wharf

- ***nu:*** *1,5 mln m2, o.a. kantoren, wonen, 200 winkels en horeca*
- ***ontwikkeling:*** *groei met 0,4 mln m2, afhankelijk van markt*
- ***ambitie:*** *hoogste kwaliteit bebouwing in een rustgevende en gezonde omgeving voor werknemers en bezoekers*

Parijs La Defense

- ***nu:*** *3,3 mln m2 kantoren, 0,6 mln m2 wonen, 0,2 mln m2 winkels*
- ***ontwikkeling:*** *groei met 0,5 mln m2 gemengd programma*
- ***ambitie:*** *een toekomstbestendig nieuw La Defense, alleen duurzame projecten dingen mee*

Amsterdam Zuidas

- ***nu:*** *1,5 mln m2 bebouwing*
- ***ontwikkeling:*** *groei naar 4,2 mln m2 (38% kantoren, 29% wonen en 33% voorzieningen)*
- ***ambitie:*** *succesvol en herkenbaar, compact en leefbaar, efficiënt en verantwoordelijk*

Amsterdam Centrum

- ***nu:*** *0,5 mln m2 bedrijven, 1,4 mln m2 kantoren, 3,5 mln m2 wonen en 2,2 mln m2 voorzieningen*
- ***ontwikkeling:*** *toenemende vraag naar kleinschalige bedrijfsruimte*
- ***ambitie:*** *balans tussen wonen en werken, minder auto's, meer fietsen en openbaar vervoer*

1.3 Een internationale ambitie

In vergelijking met internationale centra ontwikkelt Zuidas zich nadrukkelijker tot een gemengd stedelijk centrum voor zaken, voorzieningen én wonen. Zuidas lijkt ruim bemeten, met relatief grote woningen en relatief veel vierkante meters per werknemer. Ook parkeergelegenheid is relatief ruim, ondanks dat er nu al in het gebied veel gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

Wanneer het internationale succes van Zuidas blijft doorgroeien is te verwachten dat een autonoom proces van steeds efficiënter ruimtegebruik op zal treden. Dit vereist een robuuste basiskwaliteit van Zuidas die in staat is een verhoging van de gebruiksdruk te accommoderen. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door middel van flexibele gebouwcasco's, maar ook door een hoge kwaliteit van de openbare ruimte.

Intensivering, mits op de juiste wijze, vergroot de duurzaamheid van Zuidas. Met een nog efficiënter gebruik van schaarse ruimte en grondstoffen, en een groter aandeel voor het openbaar vervoer. Dit alleen is echter niet voldoende. Internationaal wordt zeer actief ingezet op duurzaamheid. Niet slechts als randvoorwaarde voor succesvolle ontwikkeling, maar als een succesfactor die de aantrekkingskracht en de concurrentiepositie van een gebied vergroot. Het duurzaam ontwikkelen van Zuidas zal daarom een belangrijke plek innemen in de ambitie die zij zich voor de komende jaren stelt.

Ambitie

De ambitie is te excelleren als stedelijk centrum. Een centrum van internationale allure, maar onderscheidend doordat het aansluit bij lokale kwaliteiten. Een stukje Amsterdam met toekomstwaarde, een verrijking van de stad en een versterking van de economische potentie van de regio.

2

"Een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten"

VICTORIA
HOTEL
Travelex
Heineken

”Een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten”. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar
Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig
Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk
Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling. Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

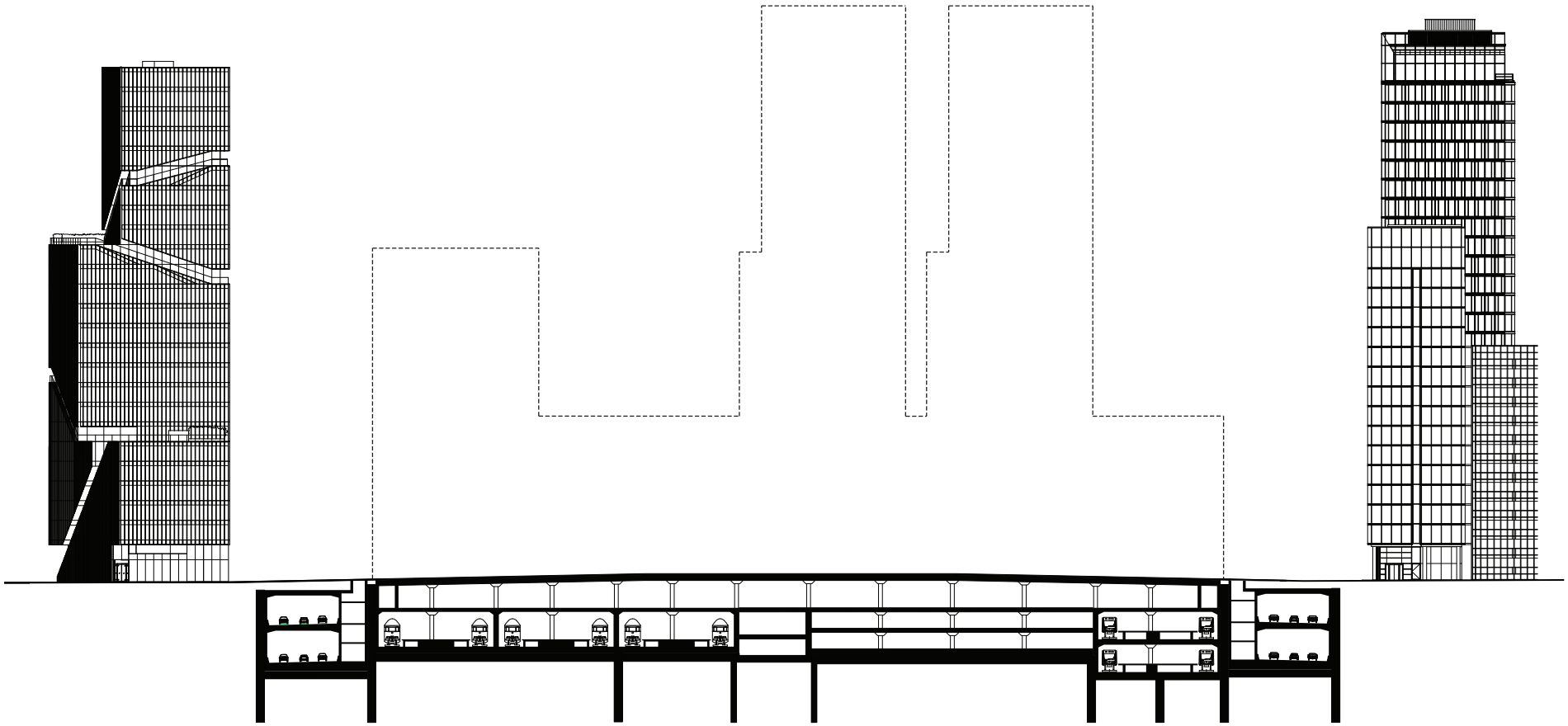
“Een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten”

Concept

De gestelde ambities vragen om een ontwikkelingsconcept dat hieraan invulling geeft. Gezien de lange ontwikkelperiode van Zuidas is een uitgedetailleerd plan niet gewenst, dat zou dat tot verstarring leiden. Er moet optimaal ingespeeld kunnen worden op onvoorspelbare toekomstige ontwikkelingen en op nieuwe mogelijkheden in bijvoorbeeld bouwtechniek, communicatie, of energievoorziening.

De Visie Zuidas is daarom een concept voor een strategische stedelijke ontwikkeling. Er wordt richting gegeven aan de gestelde ambities. De optimale uitwerking hiervan is een opgave voor de Onderneming.

3



▲ *Principedoorsnede van het Dok*

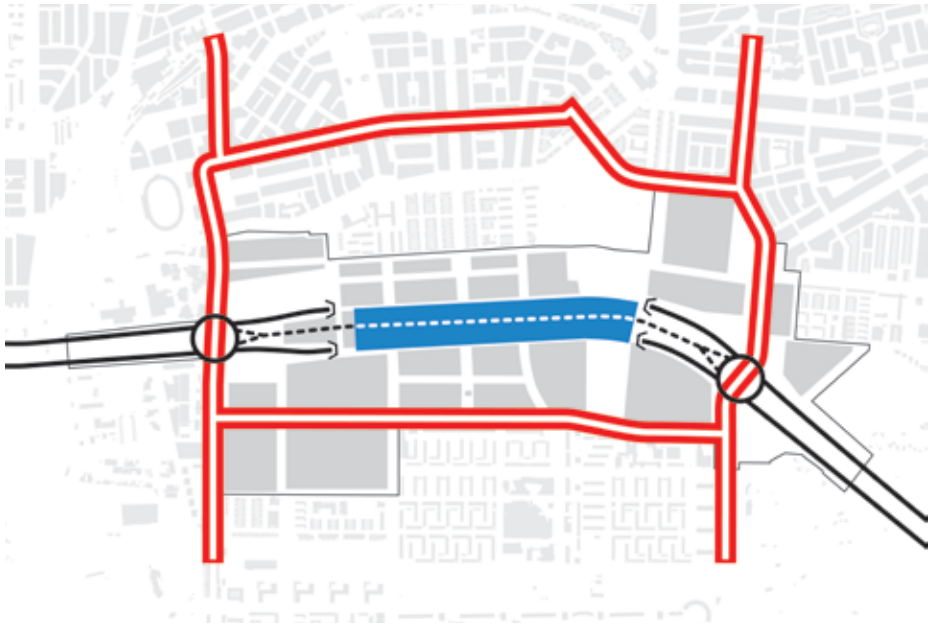
3.1 Het Dok

Het ondergronds brengen van de bundel van snel- en spoorwegen in het zogenaamde Dok is het oerprincipe voor Zuidas. Met het Dok worden meerdere doelen tegelijk gediend, alle even cruciaal. Met deze overkluizing wordt de fysieke barrière tussen delen van de stad weggenomen. Dit is een randvoorwaarde om Zuidas een integraal deel van de stad te laten worden. Met de overkluizing wordt ook optimaal gebruik gemaakt van schaarse ruimte, precies in het hart van Zuidas. Bovendien wordt door de overkluizing de belangrijkste bron van milieuhinder weggenomen, zonder de bereikbaarheid te verminderen. Sterker nog: het Dok voorziet in meer vervoersruimte dan de huidige situatie.

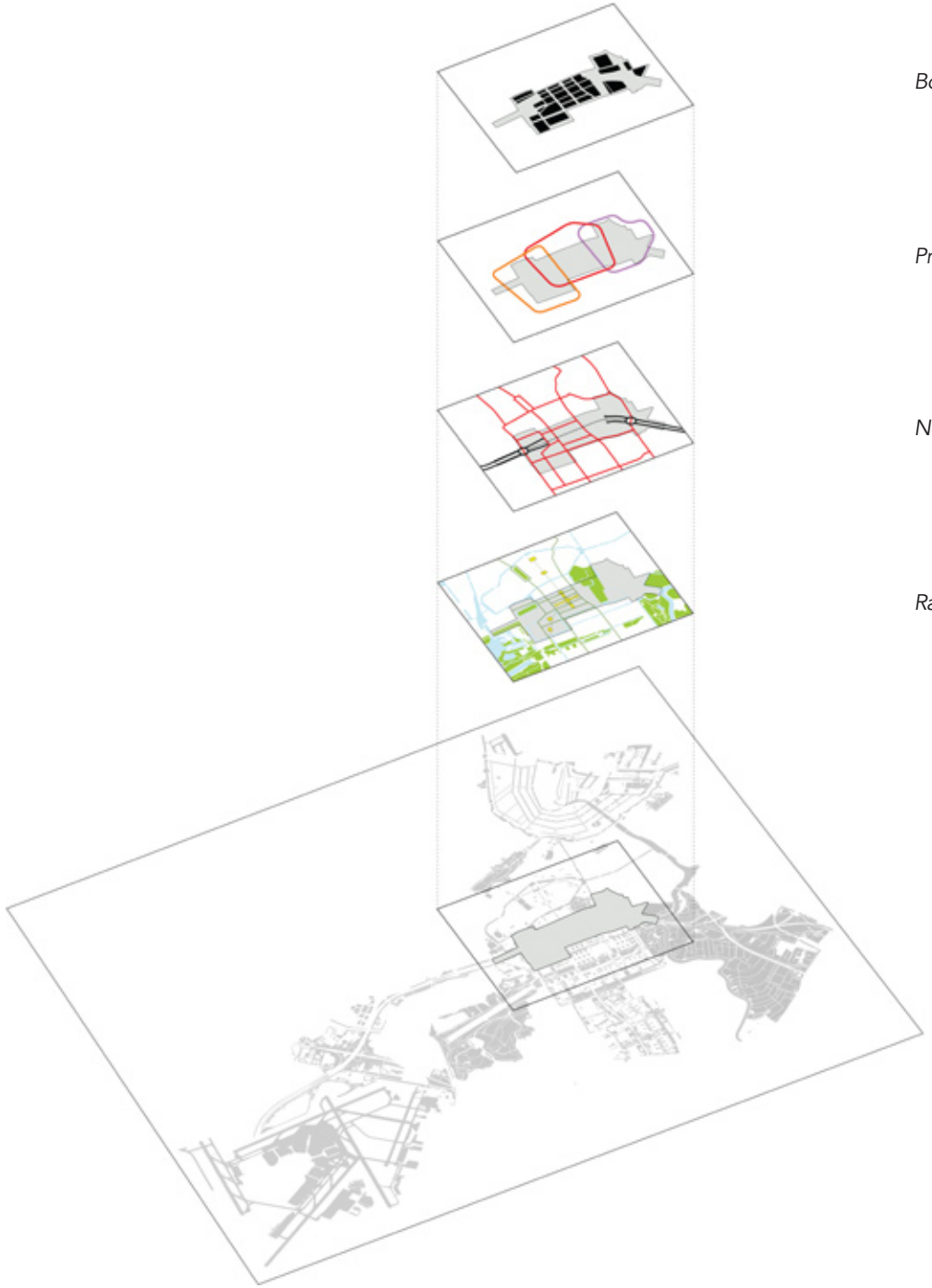
Geen derde afslag, maar dokstraat
Het Dok is de majeure investering die ten grondslag ligt aan het maken van Zuidas tot een duurzaam, succesvol en integraal deel van Amsterdam. Om deze investering zich optimaal uit te laten betalen wordt afgezien van een derde aansluiting op de A10, die in eerdere visies op Zuidas bij de Beethovenstraat voorzien was. Daarmee wordt afstand gedaan van de keuze om zoveel mogelijk autoverkeer zo snel mogelijk in het hart van Zuidas te brengen, en vice versa, ook verkeer met een bestemming buiten Zuidas.

Vandaar zou het zich dan door de straten van Zuidas moeten bewegen. De investeringen in het Dok zouden op die manier extra verkeer genereren in het hart van Zuidas. In plaats daarvan wordt ingezet op het optimaliseren van beide bestaande afslagen bij de Amstelveenseweg en Europaboulevard, en het daarop aansluiten van de dokstraat. Met die dokstraat wordt bestemmingsverkeer voor het hart van Zuidas ondergronds tot midden in het gebied gebracht.

De beoogde opbouw van het Dok bestaat uit een ondergronds gestapelde A10 aan weerszijden, van elk vijf rijbanen. Daartussen liggen de metro en zes treinsporen. En tenslotte is er de dokstraat, die voorziet in een rechtstreekse ondergrondse ontsluiting van parkeer- en logistieke voorzieningen van het programma dat boven het Dok gebouwd wordt. Daarmee wordt het maaiveld in het hart van Zuidas verder ontlast. Een zogenaamde servicelaag biedt een optimale aansluiting tussen de onder- en bovengrondse wereld. Die servicelaag is belangrijk voor de vereiste transferruimte van station en metro. Ook biedt de servicelaag de mogelijkheid de noodzakelijke logistieke en andere voorzieningen van bovengelegen bebouwing ondergronds te realiseren, in plaats van in de plinten. Daardoor ontstaat er ruimte in de plinten om een goede relatie tussen gebouw en straat tot stand te brengen.



▲ *Condities van de infrastructuur*



Bouwwijze (zie hoofdstuk 7)

Programma (zie hoofdstuk 6)

Netwerken (zie hoofdstuk 5)

Raamwerk (zie hoofdstuk 4)

3.2 Gelaagde opbouw

Om de ambities van duurzaam succes te verwezenlijken worden acht sleutelbegrippen onderscheiden. Inzet is een stedelijk kwalitatief hoogwaardig centrum te maken dat:

- **verbindend** is; het ontstaan van een gezonde en diverse samenleving stimuleert, optimaal gebruik makend van de knooppuntpositie van Zuidas
- **continuïteit** biedt; kwantificeren van de levenscyclus-kosten in een haalbaar en doelmatig perspectief voor de lange termijn, binnen een kader van samenhangende openbare ruimte
- **flexibiliteit** mogelijk maakt; een dynamische ontwikkeling stimuleert door proactieve samenwerking, reagerend op maatschappelijke en economische ontwikkelingen
- **kwaliteit** heeft; een exemplarisch kwaliteitsniveau van inrichting, uitvoering en onderhoud nastreeft
- **identiteit** kent; internationaal, maar met lokale wortels, en met een eigen herkenbare plek in Amsterdam
- **efficiënt** is; optimaliseert door een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit, met stimulering van interactie en een duurzame mix van functies
- **levensvatbaar** is; evenwichtige economische ontwikkeling bevordert, binnen een perspectief dat levensduur binnen de kosten en opbrengsten centraal stelt
- **verantwoordelijkheid** neemt; milieubelasting minimaliseert en milieuvoordelen maximaliseert, daarbij haar sociale verantwoordelijkheid neemt

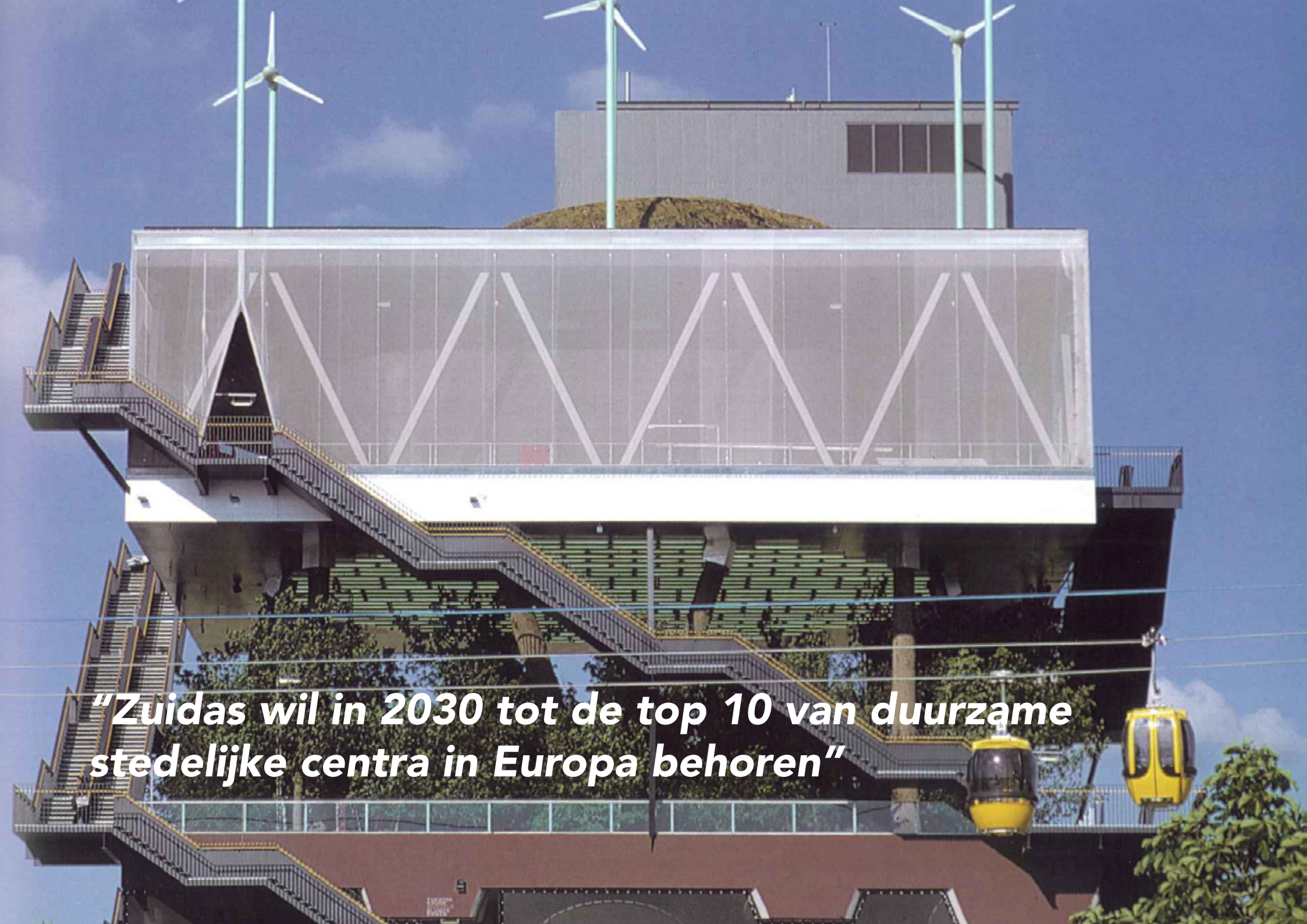
Deze sleutelbegrippen zijn de rode draad door de 4 lagen waaruit het concept voor Zuidas opgebouwd is. Ten eerste een raamwerk openbare ruimte dat continuïteit en kwaliteit biedt. Ten tweede de netwerken die verbindingen leggen en de basis voor levensvatbaarheid zijn. Ten derde een programmatische invulling die efficiënt is en economisch perspectief biedt, en daarvoor flexibiliteit vereist. En ten slotte een bouwwijze die vorm geeft aan deze identiteit, kwaliteit en flexibiliteit, op een wijze die duurzaam verantwoordelijk is.

1) Raamwerk
Het raamwerk van openbare ruimte biedt een robuust, tijdloos en samenhangend kader voor de ontwikkelingen. Het gaat om toekomstwaarde en kwaliteit. Naast straten, pleinen, stadsgroen, landschap gaat het ook om water en de ondergrondse infrastructuur. Bebouwing en openbare ruimte moeten inspelend op elkaar tot een optimale stadsvorm leiden.

2) Netwerken
Zuidas is de transformatie van een stuk stad op en rond een intensieve bundel infrastructuur. Het gaat dus niet alleen om het accommoderen van stromen die Zuidas zelf genereert, maar ook om het blijven accommoderen van de passerende stromen. De wijze waarop het openbaar vervoer, de auto, fiets en voetganger door het gebied en de aangrenzende delen van de stad geleid worden is bepalend voor het functioneren van de stad en voor het woon- en werkklimaat in Zuidas zelf.

3) Programma
Binnen het duurzame raamwerk kan de Zuidas zich ontwikkelen tot een levendig stedelijk centrum met een gemengd programma. Een proces dat in een stad in principe continue doorgaat, ook na oplevering van de diverse projecten. Flexibiliteit van ontwikkeling vereist bandbreedten van vrijheden. Maar ook specifieke impulsen zijn vereist om tot een optimale stadsontwikkeling te komen.

4) Bouwwijze
Bebouwing geeft vorm aan het programma. Het is van belang dat de gebouwen samen een stad gaat vormen, waarin desalniettemin ruimte is voor individuele expressie. Met bovendien de ambitie een exemplarisch duurzame stad te bouwen.



“Zuidas wil in 2030 tot de top 10 van duurzame stedelijke centra in Europa behoren”

3.3 Duurzaamheid

De hiervoor genoemde acht sleutelbegrippen zijn de leidraad voor een duurzaam succesvolle ontwikkeling van Zuidas. Dit is een integrale benadering die aansluit bij de duurzaamheidsdefinitie van de VN voor een duurzame stad:

"a city in which achievements in social, economic and physical developments are made to last".

De uitgangspositie is goed. Met het Dok wordt de milieuhinder van een zware bundel infrastructuur ondergronds gebracht. Daardoor kan een net van stedelijk-sociale en landschappelijke verbindingen uitgebouwd worden. De hoge dichtheid op een knooppunt van verbindingen, midden in Amsterdam, maakt efficiënt gebruik van de schaarse ruimte en benut optimaal de aanwezige verbindingen. Bij het tot dusver gevoerde beleid leidt dit al tot een beperkt percentage autogebruik van circa 30%, de overige 70% bestaat uit langzaam verkeer- en openbaar vervoerverplaatsingen.
Bovendien zijn er ruime mogelijkheden voort te bouwen op waardevolle Amsterdamse en Zuidas-brede voorzieningen. Zo heeft Amsterdam al zeer goede voorzieningen voor afvalscheiding en verwerking, het opwekken van groene stroom uit afval, en het gescheiden verwerken van vuil- en hemelwater. Binnen Zuidas is een collectieve voorziening van warmte en koeling al in ontwikkeling, hierop kan worden voortgebouwd.

Met deze uitgangspositie kan de ambitie van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu gespecificeerd worden: 'Zuidas wil in 2030 tot de top-10 van duurzame stedelijke centra in Europa behoren'. De volgende punten zijn voor Zuidas in het bijzonder belangrijk:

- **energie en CO^2**: minimaliseren van de energie en CO^2 impact van Zuidas, met als ambitie een CO^2 neutrale ontwikkeling
- **gezondheid en welbevinden**: creëren van gebouwen en openbare ruimte die de gezondheid en welbevinden van de Zuidas gebruiker vergroten
- **diversiteit en sociale verantwoordelijkheid**: ontwikkeling van een gevarieerde samenleving, die niemand buitensluit, en die positieve interactie, verantwoordelijkheid en betrokkenheid stimuleert
- **materiaal**: duurzaam door de hele keten heen: van grondstof, tot productiewijze, transport, verwerking en veroudering
- **afval**: minimaliseren van productie en efficiëntie in afvoer en verwerking
- **transport en mobiliteit**: een duurzame aanpak van transport en vervoer van, naar, en in Zuidas
- **microklimaat**: minimaal geen verslechtering van het microklimaat door ontwikkeling van Zuidas, maar streven naar verbetering van het verblijfsklimaat
- **ecologie en landschap**: een stedelijk landschap dat ontstaan van biodiversiteit en ecologische waarde stimuleert

Om dit te verwezenlijken kan de Zuidas Onderneming op twee niveaus aansturen: door criteria te stellen en door zelf opgaven op te pakken.

Criteria zijn te stellen voor de vele projecten die in Zuidas ontwikkeld gaan worden. Gezien haar internationale ambitie zou Zuidas moeten koersen op de hoogste ambities die in de wereld gehanteerd worden. Deze criteria dienen objectief meetbaar en beoordeelbaar te zijn. Een internationaal veel gehanteerd systeem is het Amerikaanse LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). De hoogste ambitiecategorie (LEED Platinum), of een equivalent in een vergelijkbaar systeem, bijvoorbeeld het Engelse BREEAM (BRE Environmental Assessment Method) 'Excellent', wordt als leidraad voor Zuidas gesteld (zie hoofdstuk 7 'bouwwijze').

Het realiseren van die hoge score is op individueel gebouwniveau lastig als niet op een collectief niveau aan een aantal randvoorwaarden en schaalvoordelen wordt voldaan. Het is aan de Onderneming om deze handschoen op te pakken, oftewel maatschappelijk verantwoord te ondernemen. In het businessplan zal de Onderneming moeten aangeven hoe dit ingevuld gaat worden. De organisatie en werkwijze van de onderneming zelf zijn daarbij van belang. Dit kan verankerd worden in een Environmental Management System (EMS) dat ISO 14001 gecertificeerd is. Dit wordt uiteengezet in hoofdstuk 8 'Implementatie'.

Tenslotte is ook een actieve verbintenis van de overheid aan deze hoogste duurzaamheidsdoelstellingen essentieel. Zij kan bijvoorbeeld aansluiting op collectieve stedelijke duurzaamheidsvoorzieningen stimuleren (schaalvoordelen, bijvoorbeeld in groene energieproductie en afvalverwerking) of maximaal bijdragen aan versterking van het netwerk van openbaar vervoer van en naar Zuidas.

Raamwerk

4

Straten, pleinen, groen en water vormen de basis waarop Zuidas gebouwd wordt. Samen maken ze de openbare ruimte. De structuur van deze openbare ruimte definieert de bouwvelden en maakt deze bereikbaar. Met de openbare ruimte wordt de verbinding met de aangrenzende stad en het landschap gemaakt.

De openbare ruimte is het bindmiddel tussen de individuele projecten. De fysieke weerslag van de bewegingen in de stad, van mensen die heen en weer gaan tussen gebouwen en plekken. Omgekeerd structureert de openbare ruimte deze bewegingen, geeft er vorm en richting aan.
De structuur van de openbare ruimte is het meest duurzame deel van de stad. Waar gebouwen worden vervangen en het gebruik van gebouwen nog sneller wisselt, blijft de ruimtelijke structuur veelal over eeuwen constant. Dit betekent dat de openbare ruimte bij uitstek het bindende element vormt waar de gebruikers van de stad elkaar kunnen ontmoeten.

Voor openbare ruimte is samenhang nodig, ook tussen de niet bebouwde ruimte en de gebouwen. Deze samenhang kan door een overgangszone worden bereikt, een gebied tussen de openbare en de private ruimte in. Deze kan vele vormen aannemen, bijvoorbeeld een overbouw of galerij, een colonnade, aanbouw, portiek of loggia. Ook terrasjes verbinden gebouwen via het collectieve gebruik aan de niet bebouwde ruimte.

▲ *Lokaal waterstelsel: verschillende peilvakken*

◀ *Zuidas ligt ingebed in het omringende landschap, en is deel van de lokale waterstructuur*

4.1 Landschap

Amsterdam is een waterstad, historisch beroemd om de vele met bomen omzoomde grachten. Ook daarbuiten is water een permanent bepalende factor. Een uitgekiend watersysteem van polders met getrapte waterniveaus zorgt dat dit deel van Nederland droog gehouden wordt. Peilvakken maken geen onderscheid tussen stad of land. Water is daarom het element dat stad en land samenbrengt.

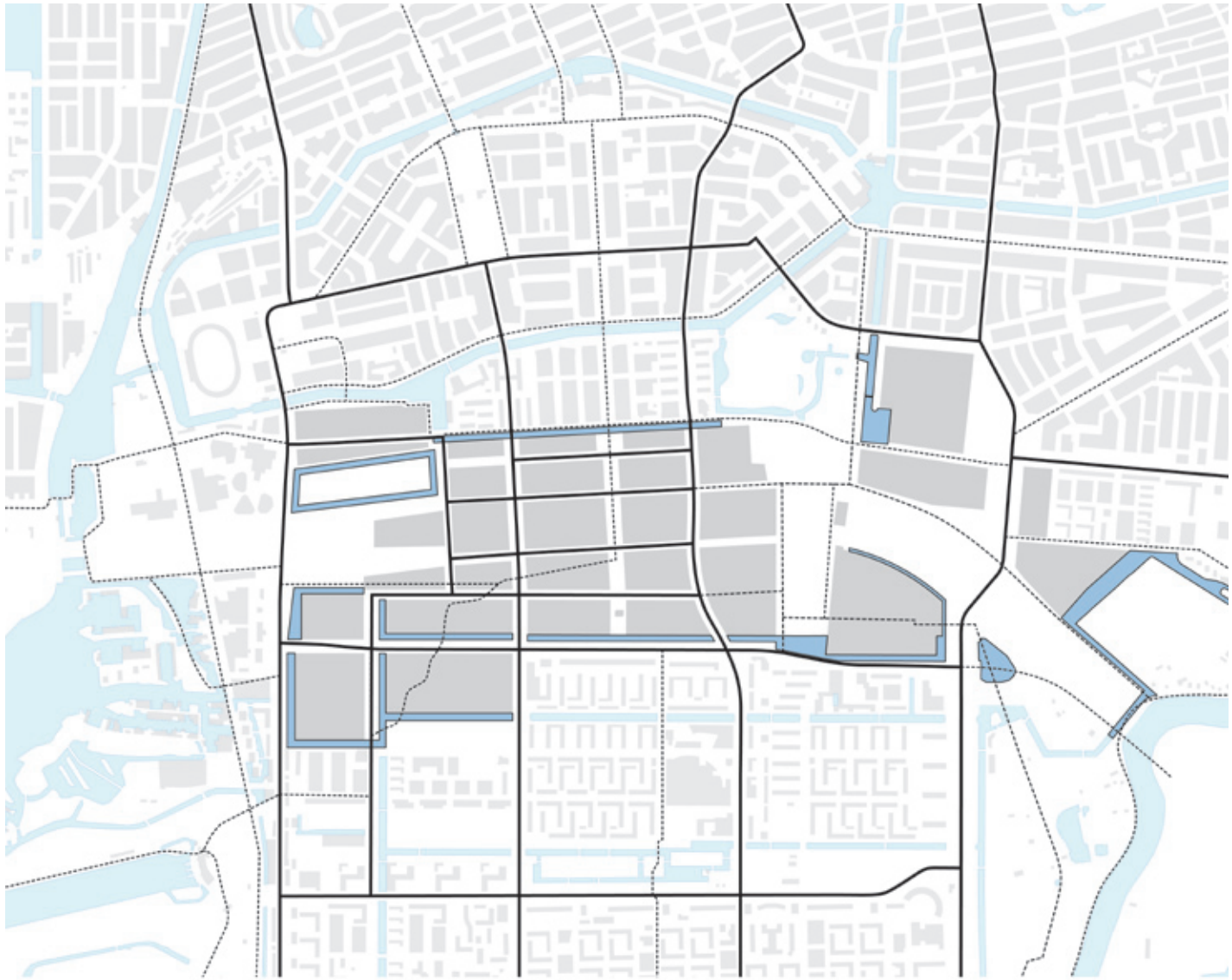
Zuidas positioneert zich heel bewust in dit waterstelsel. Het noordelijk deel van Zuidas ligt in de Amstellandse boezem, met een waterpeil dat aansluit op dat van de grachtengordel. Dat betekent dat met een nieuwe gracht in dat deel van Zuidas directe vaarverbindingen tussen Zuidas en de binnenstad kunnen ontstaan. Het zuidelijk deel van Zuidas ligt in de Binnendijkse Buitenveldertse polder, met een lager waterpeil. Door middel van een waterloop door dit deel van Zuidas is aan te sluiten op het singelstelsel van Buitenveldert, dat groen is, duikerbruggen bevat en dus niet doorvaarbaar is.

Binnen dit waterstelsel zoekt Zuidas aansluiting bij het omringende landschap. Ook dat is doortrokken van water. Aan de westkant ligt het Amsterdamse Bos, het grootste park van Amsterdam, met de roeibaan die voor de Olympische Spelen van 1928 gegraven is. De Nieuwe Meer, naast het bos, is een restant van een ingepolderde merenlandschap waarin tegenwoordig Schiphol ligt. Dit is geliefd recreatief water, met vele jachthaventjes direct naast Zuidas. Het herbergt ook de belofte van een watertaxi-verbinding tussen Zuidas en de luchthaven. Net als in Venetië zou dit zeker voor toeristen de ultieme entree tot Amsterdam kunnen zijn.
Aan de oostkant grenst Zuidas aan het weidelandschap van de Amstel. Dat dit al in de Gouden Eeuw een geliefde vaartocht bood getuigen de historische buitens langs de rivier. De mogelijkheid van een Amstelhaven bij Zuidas is een interessante optie.

▲ *De grachtengordel*

▲ *De Nieuwe Meer*

De Amstel ▼



Ruimtelijk raamwerk (straten)

- Stadsstraat
- Gewenste verlenging stadsstraat
- Secundaire route

N

0 100 250 500m

4.2 Straten

Met het ondergronds brengen van de snel- en spoorwegen in het Dok ontstaat de mogelijkheid de stedelijke verbindingslijnen tussen noord en zuid te versterken. Niet slechts als verkeersverbindingen, maar als volwaardige multifunctionele stadsstraten. Dit impliceert de fundamentele keuze voor een maaiveldstad. Verhoogde wegen met onderdoorgangen zijn hier in principe niet mee te verenigen. In de verdere planontwikkeling dient onderzocht te worden of verlaging van de Strawinskylaan wenselijk en noodzakelijk is.

Zuidas wordt gebaseerd op een samenhangend stratennet, zonder een dominante hiërarchie. Een verbindend raamwerk. Een raster van straten, robuust en continu in karakter, met hoge kwaliteit van inrichting en materiaalgebruik. Hoge kwaliteit valt niet per definitie samen met dure materialen. Continuïteit en duurzame materialen zijn wel van belang. De volgende typologieën zijn te onderscheiden:

a) stadsstraat
Een stadsstraat is een straat met gemengd gebruik. Ruimte voor auto en fiets met een voetgangers- en verblijfskwaliteit. Dit vereist voldoende brede stoepen om stedelijk publieksgericht programma in de plinten mogelijk te maken. Met ruimte voor uitstallingen, fietsenstalling, of een straatterras. Ook parkeren in de straat is mogelijk.

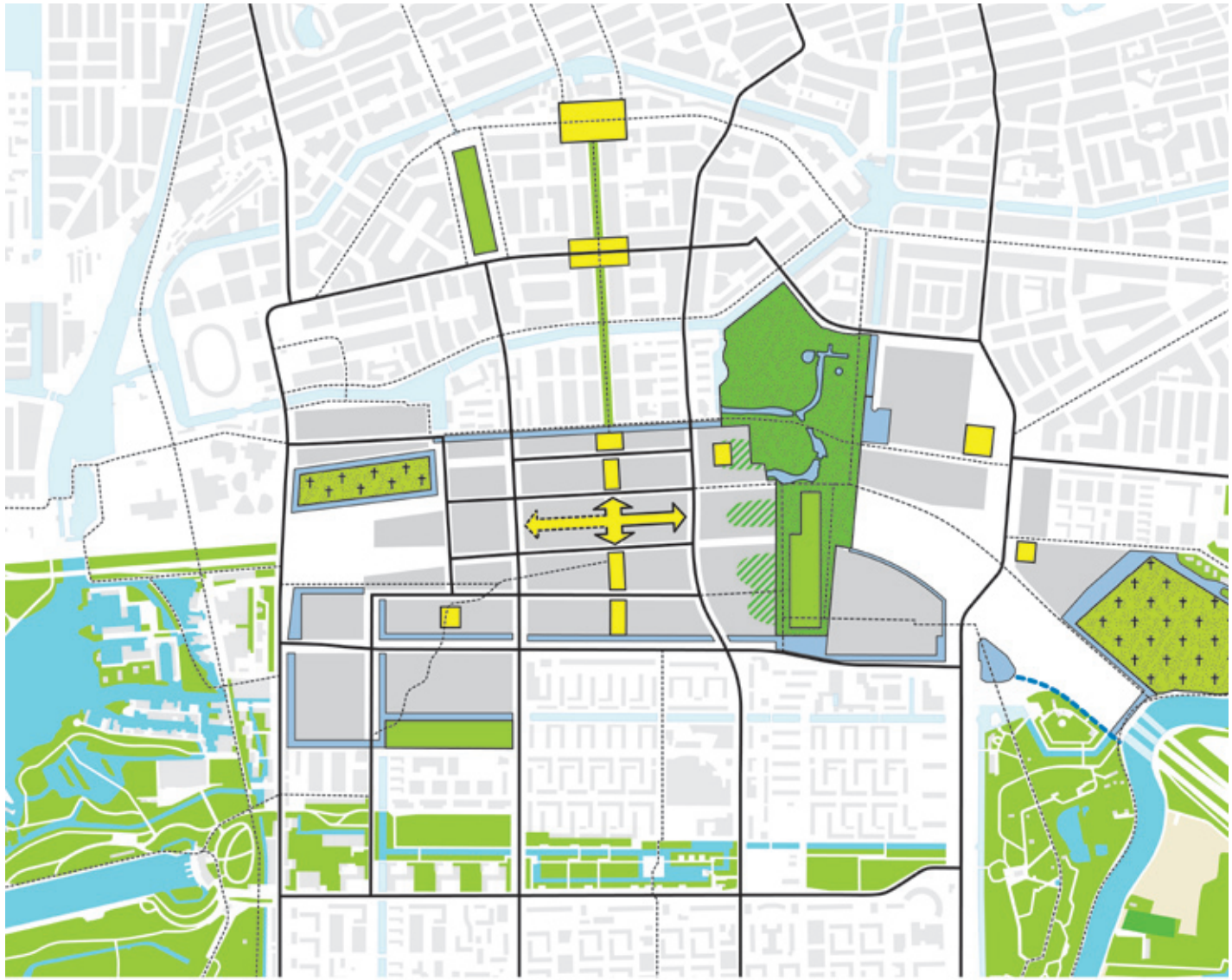
b) stadsstraat met trambaan
Een aantal doorgaande straten zijn cruciaal voor de aansluiting op de omringende buurten van Zuidas. Dit zijn echte Amsterdamse straten, met ruimte voor de tram in het profiel. Dit betekent dat deze straten breder kunnen zijn dan een standaard stadsstraat. Bomen, voldoende brede stoepen en parkeren op straat zijn nodig om ook (juist) langs deze straten een stedelijk plintprogramma en een goed voetgangersklimaat mogelijk te maken.

c) stadsstraat met hoge verkeersdruk
Enkele straten zullen een hoge verkeersdruk kennen, bijvoorbeeld de Amstelveenseweg en de Europaboulevard op de A10, of delen van de Boelelaan. Hier staat doorgang voorop, parkeren langs de rijbaan is niet mogelijk. Dit betekent dat er qua karakter een verschil zal zijn ten opzichte van een Amsterdamse gemengde stadsstraat, maar niet dat de inrichting van minder belang is. Juist voor voetgangers en fietsers is aandacht voor inrichting en sociale veiligheid hier noodzakelijk.

d) lokale toegangsstraten
Aanvullend op het stadsstratennet kunnen overal lokale toegangsstraten gewenst zijn voor de interne ontsluiting van de kavels. Deze zijn smaller dan de stadsstraten. Bij voorkeur moeten hier de toegangen tot de parkeergarages en logistieke voorzieningen gesitueerd worden.

e) lokale route
Aanvullend kunnen lokale routes ontstaan binnen het raamwerk van stadsstraten. Het gaat hierbij om verbindingen voor de fietser en voetganger tussen belangrijke openbare ruimten of stedelijke functies. Ook ter versterking van de relatie met de groene landschappelijke flanken zijn lokale routes in aanvulling op het stadsstratennet belangrijk. Het karakter hiervan is informeel. Plinten voor stedelijk programma zijn belangrijk waar een stedelijke verblijfskwaliteit beoogd wordt.

▲ *De Mahlerlaan, met een breedte van 34 meter, biedt een basis voor stadsstraten waarop voortgebouwd kan worden.*



Ruimtelijk raamwerk (plekken)

- Bouwveld
- Groen
- Water
- Stadsstraat
- Secundaire route
- Groene hoven
- Beatrixpark
- Begraafplaats
- Sportvelden
- Pleinruimte
- Visueel-ruimtelijke relatie
- Waterverbinding Amstel

N

0 100 250 500m

1

2

3

4

5

4.3 Plekken

De openbare ruimte wordt naast het stratennet bepaald door de bijzondere plekken daarin, de pleinen of parken. Het gaat daarbij niet om zoveel mogelijk openbare ruimte. Kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit. Voor de inrichting van Zuidas wordt primair gedacht aan harmonie, eigentijds sjiek, allure, rust, warmte, eenheid, herhaling en comfort. De inrichting is gebaseerd op materialen met bewezen kwaliteiten die herkenbaar zijn, met bomen die het beeld van Amsterdam mede bepalen zoals de iep en de linde, maar ook met water.

Om het kwaliteitsniveau te realiseren dat beantwoord aan de ambities van Zuidas wordt voortgebouwd op het beleid dat Amsterdam tot dusverre gevoerd heeft. Het kwaliteitsniveau 'standaard' wordt toegepast in gebieden binnen Zuidas die sterk geallieerd zijn aan de naastliggende (bestaande) buurten. Een voorbeeld is de Kop Zuidas, die in samenhang met de Rivierenbuurt wordt ontworpen. Het kwaliteitsniveau 'hoog' heeft een 10 tot 25 % hoger investeringsniveau, en wordt in grote delen van Zuidas waar stedelijkheid de boventoon voert toegepast. Hier vallen de stadsstraten onder. Plintfuncties en de interactie tussen de plint en de openbare ruimte is daar zeer belangrijk. Voor de belangrijkste openbare ruimten in Zuidas, de pleinen zoals de Minerva as, wordt een niveau 'exclusief' gehanteerd. Bij dit zeer hoge kwaliteitsniveau wordt gemiddeld 3 à 4 keer zo veel per vierkante meter geïnvesteerd als in het niveau 'standaard'.

1) pleinen
Pleinen zijn de brandpunten van stedelijk leven. Verbijzondering ten opzichte van de straatinrichting is mogelijk. De succesvolste pleinen zijn echter vrij neutrale stedelijke ruimten, met juist een grote stedelijke gebruiksintensiteit. Overdesigning of het toevoegen van kiosken en andere incidenten duidt vaak op het camoufleren van leegte. Strategische situering is daarom van belang, net als de koppeling met stedelijk programma of bijzondere functies. Te groot en te veel kan tot verwatering leiden. Kwaliteit gaat hier boven kwantiteit.

2) buurtpleintjes
Buurtpleintjes zijn van een andere orde, maar wezenlijk voor de sfeer en gebruikswaarde binnen deelgebieden. Hier juist geen stedelijke drukte, maar lokale verblijfskwaliteit, voorzieningen, of speelvoorzieningen.

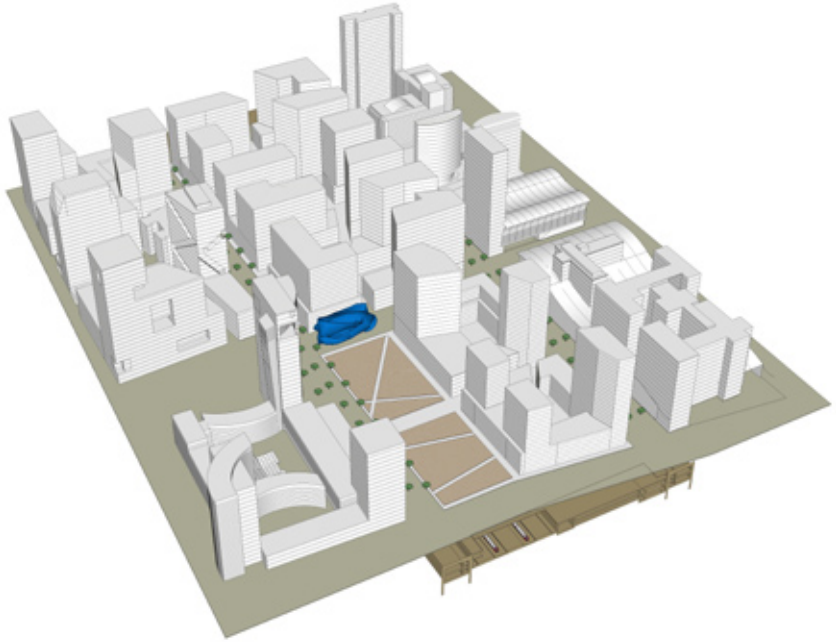
3) park
Aansluiting op de groene buitengebieden is een kwaliteitsimpuls voor Zuidas. Binnen Zuidas biedt de rust en het groen van het Beatrixpark een belangrijke meerwaarde. Het park is een gemeentemonument, maar versterking van de aansluiting op de omgeving kan de kwaliteit nog verhogen.

4) voetbalvelden
Twee voetbalverenigingen maken deel uit van Zuidas. Routes langs en tussen de velden versterken verbindingen binnen Zuidas, en tussen Zuidas en de omgeving. Medegebruik van (een deel) van de velden verhoogt de gebruikswaarde, en versterkt de sociale cohesie. De vijf velden van AFC worden deels over het dok gepositioneerd, en sluiten aan op het Beatrixpark. Daarmee ontstaat een groene verbinding tussen Buitenveldert en Oud Zuid. De vier velden van SC Buitenveldert versterken de relatie met Buitenveldert en het Amsterdamse Bos.

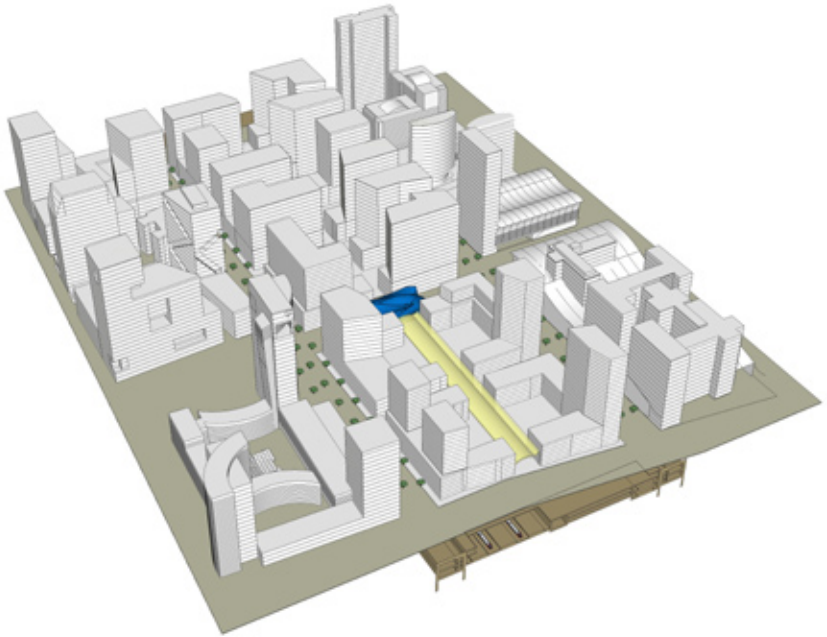
5) collectieve tuinen
Een alternatief voor buurtpleintjes zijn (collectieve) tuinen, binnen bouwblokken of daar waar bouwblokken een halfopen structuur kennen. Dit is met name kansrijk in de deelgebieden Beethoven en Ravel. Bij Ravel is een formele parkrand een illusie. De groene openbare ruimte die langs de sportvelden gemaakt kan worden is te gering voor een volwaardig park. De inzet is daarom de bebouwing door te zetten tot aan de route langs de sportvelden, en de groene kwaliteit te versterken met tuinen in een halfopen blokstructuur.

▲ *Het Zuidplein is nu een verblijfsgebied dat door infrastructuur geïsoleerd wordt, maar maakt in de toekomst deel uit van de Minerva-as.*

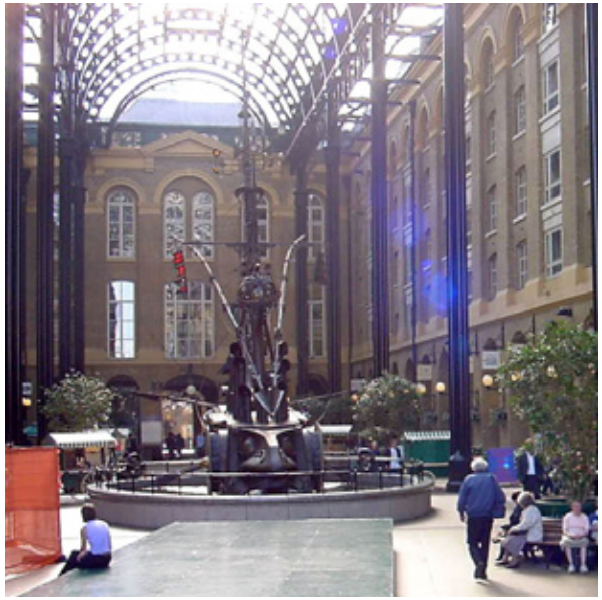
▲ *Internationaal en typisch Hollands*

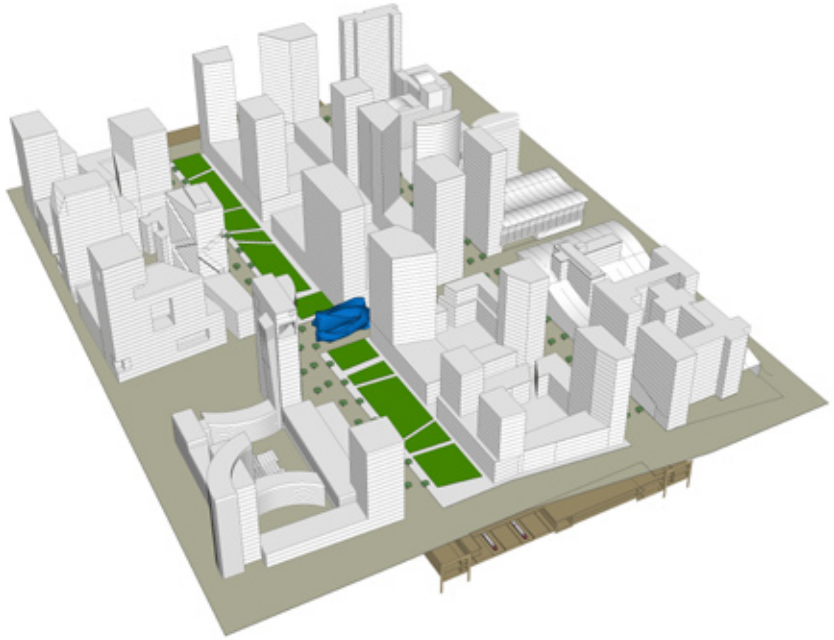


▲ *Plein*

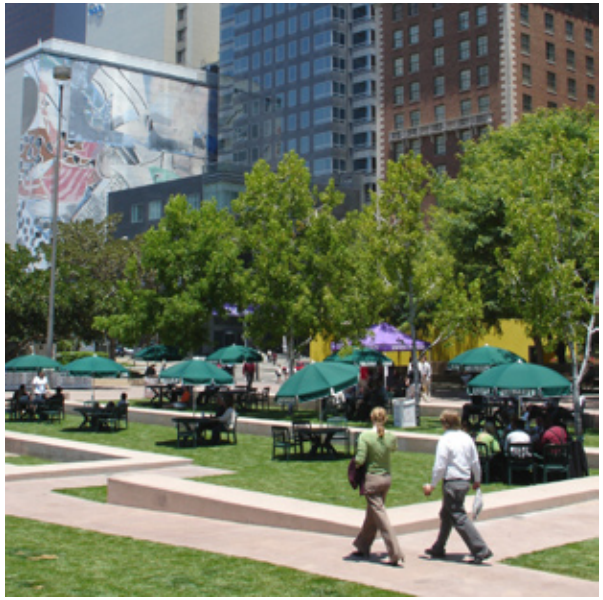


▲ *Overdekte straat*





▲ *Esplanade*



Het hart van Zuidas
Het belangrijkste publieke gebouw in Zuidas zal het station Zuid zijn, met een betekenis voor de hele regio. In hoofdstuk 5 'Netwerken' wordt hier op ingegaan. Van belang is dat dit station deel van het publieke domein wordt. En een herkenbare plek, niet slechts binnen Zuidas, maar juist ook aan het Amsterdamse stratennet. Dit vraagt om een adequate openbare ruimte. Deze kan bovendien bijdragen aan de woon-, werk- en verblijfskwaliteiten in het dichtst bebouwde deel van Zuidas.

▲ *Waterretentie als bijdrage aan de openbare ruimte*

▼ *Waternetwerk Zuidas en omgeving*

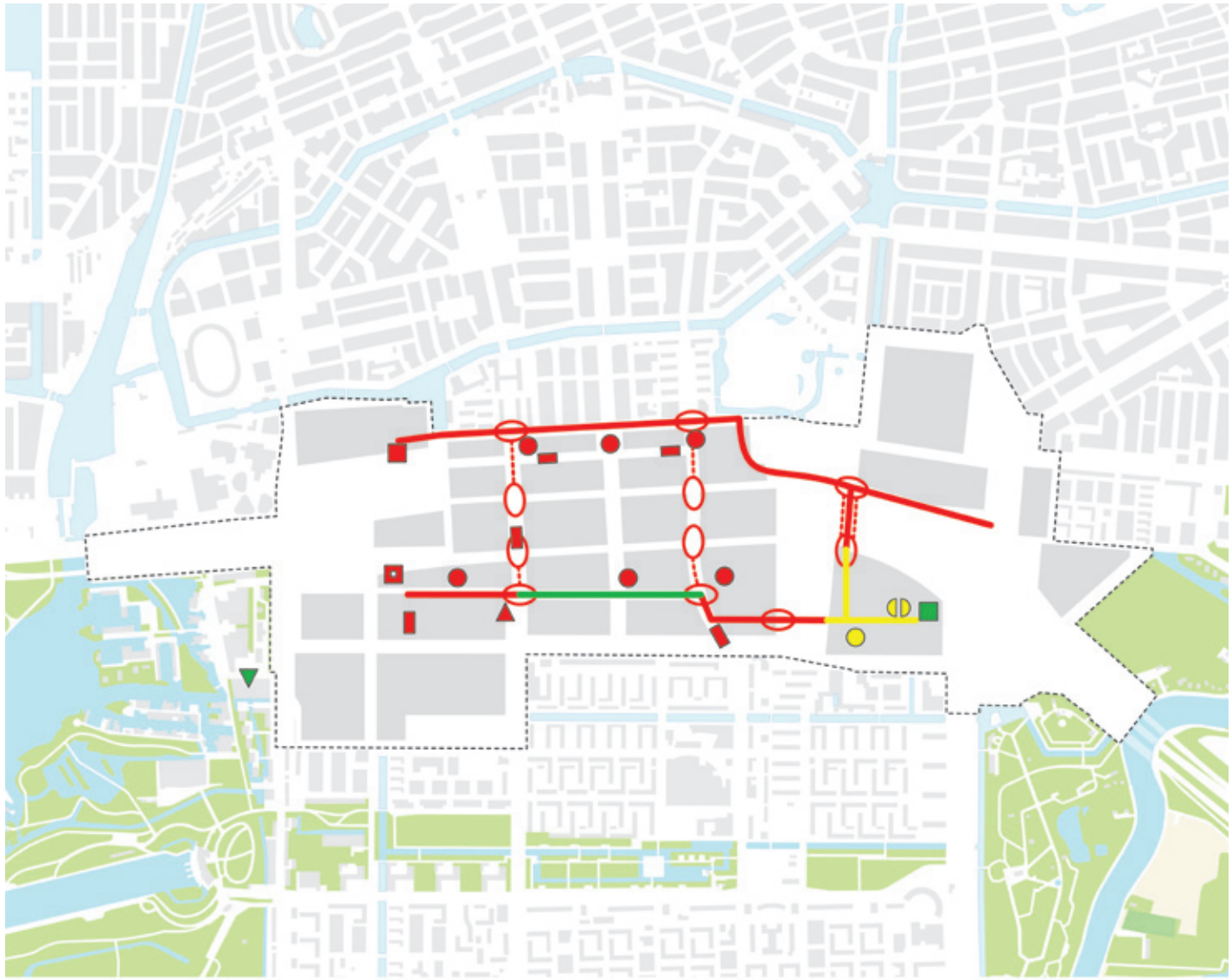
4.4 Waterhuishouding

Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas. Bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving, zoals hiervoor beschreven. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. In dit netwerk is de positie van het Dok belangrijk. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholen waterkering tussen de Amstellandse boezem en de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht, aan de Zuidzijde de Boelegracht. In paragraaf 4.1 'Landschap' is al aangegeven dat de Irenegracht bovendien als bevaarbaar water een extra dimensie aan Zuidas toe kan voegen. Door aanleg van de Prinses Irenegracht wordt een directe vaarverbinding tussen Zuidas en de binnenstad gecreëerd door deze gracht via de insteekhaven bij de Fred Roeskestraat en de waterloop tussen de Beethovenstraat en het Beatrixpark, direct te koppelen aan het Zuider Amstelkanaal.

Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Open water biedt piekberging in traditionele vorm, en biedt ecologische en gebruikswaarde. In een veranderend klimaat met toename van het aantal en de intensiteit van piekbuien is dit een wezenlijke duurzaamheidsvoorwaarde. De genoemde nieuwe waterlopen zullen echter niet voldoende waterberging kunnen bieden. Afwenteling op omliggende gebieden van Zuidas is in principe niet toegestaan, hoewel een beperkt aantal gebieden aangewezen zijn als bergingsruimte buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden). Berging in alternatieve vormen zal dus noodzakelijk zijn: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, de Dokconstructie, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.



Indicatieve locaties energie- en nutsvoorzieningen

Hoofdtracés kabels en leidingen

- Hoofdtrace k&l (deels ILT)
- Verbindingen naar composer
- Ruimte voor stekkerveld
- Hulpwarmtecentrale
- Productieplant koudlevering

Gebouwen electra

- Servicecenter telecom
- Station 50 kV/ 10 kV electra

Gebouwen water

- Persgemaal vuilwater
- Bezinkbassins hemelwater

Planfase

- Gereed
- In uitvoering
- Reservering

N

0 100 250 500m

4.5 Energie en Nutsvoorzieningen

Een onderdeel van het robuuste raamwerk is de ondergrondse infrastructuur met een aanzienlijke hoeveelheid kabels en leidingen. Onzichtbaar, maar wezenlijk voor het functioneren. Vervanging, aanpassing, en het leggen van nieuwe kabels en leidingen moet op duurzame wijze gebeuren. Overlast door onder andere het opbreken doet afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid. Maar niet alleen vanuit het gebruik is er veel voor te zeggen te bundelen, er moet ook genoeg ruimte zijn om bijvoorbeeld bomen te plaatsen. Zekerheid van energielevering en het minimaliseren van risico's dragen eveneens bij aan de robuustheid van het systeem.

De inzet voor de situering van de kabels en leidingen is bundeling op een efficiënte en duurzame wijze. Dit kan in de vorm van een gebouwde Integrale Leidingtunnel (ILT), zoals gerealiseerd in de Mahlerlaan.

Er moet specifiek rekening worden gehouden met de benodigde transportruimte voor stadsverwarming, stadskoeling en warmte/koudeopslag. Deze voorzieningen hebben naar verhouding veel ruimte nodig, maar dragen bij aan de duurzaamheid. Voor de waterhuishouding zijn dit de drievoudig gescheiden rioleringsstelsels waarbij al het hemelwater direct of na filtering teruggebracht wordt in het oppervlaktewater.

Hoofdtracé met aftakkingen
Aan de noord- en zuidzijde van Zuidas is een compacte zone bestemd voor de bundeling van de kabels en leidingen. Hiervan is het deel in de Mahlerlaan inmiddels gerealiseerd en is de bundeling in Vivaldi in een afrondend stadium. Vanuit deze hoofdstrengen wordt op een aantal plekken afgetakt naar Zuidas Dok. Aan de oostzijde wordt tussen de RAI en Vivaldi een koppeling gemaakt, die tijdelijk door middel van een brug over de infrastructuur wordt geleid. Vanuit het hoofdtracé worden de kavels aangesloten via meerdere en ook gebundelde tracés. Distributie binnen de kavel gebeurt inpandig.

De belangrijkste gebouwde voorzieningen zoals elektriciteitscentrales en distributiepunten, gemalen, schakel- en distributiestations moeten zo dicht mogelijk bij het hoofdtracé worden gesitueerd. Vanuit de kwaliteitsambitie van Zuidas dienen dergelijke 'knooppunten' van energie waar mogelijk ondergronds te worden gesitueerd, of te worden gecombineerd in zogenaamde 'utility centers'.

▲ *ILT: integrale leidingentunnel*

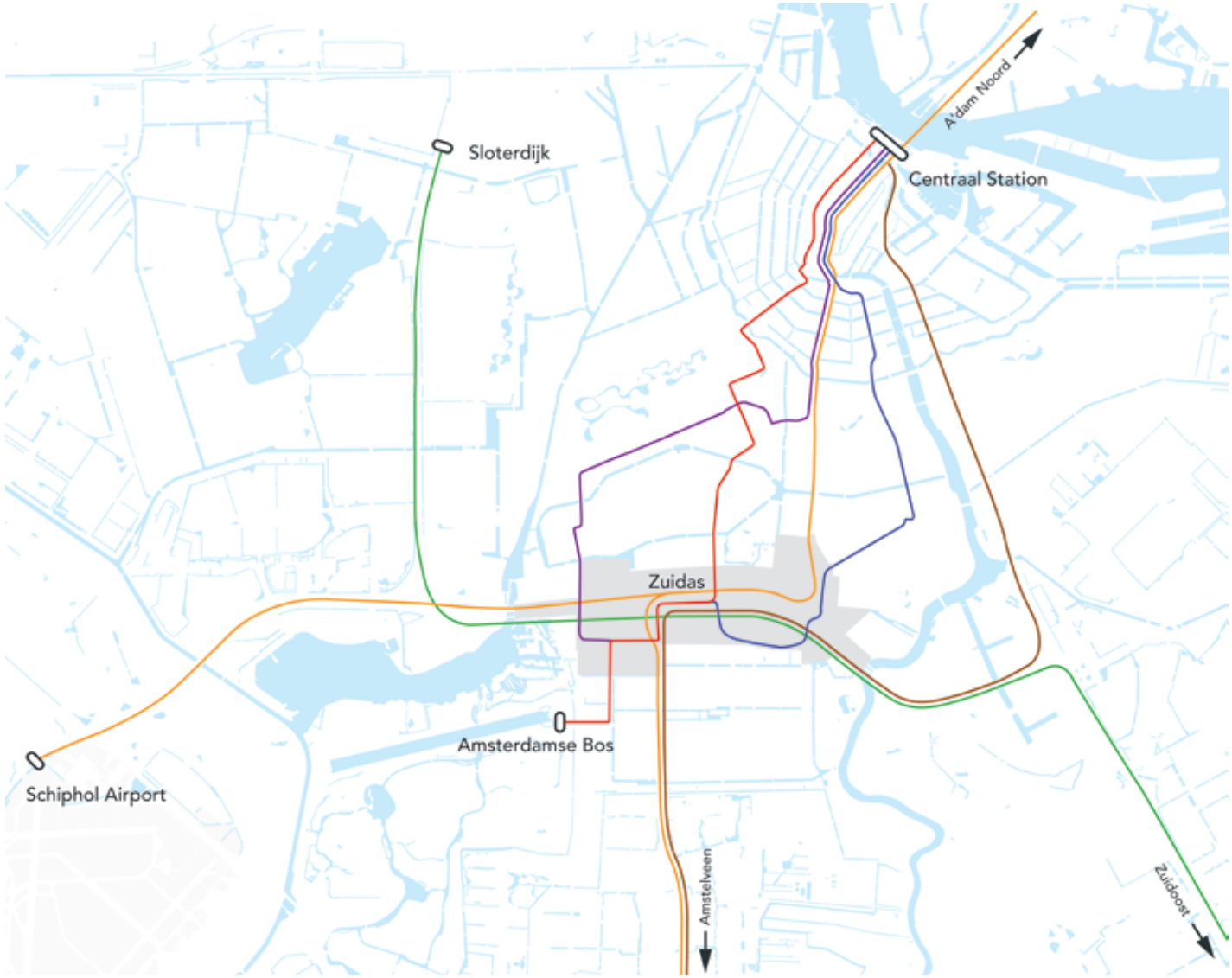
Gebouwgebonden voorzieningen, zoals warmte/koudeopslagsystemen, trafostations, rioleringsputten en pompen moeten in de gebouwen worden opgenomen. Bij gebouwgebonden voorzieningen horen ook warmte en koude putten. Voor de gehele Zuidas zijn een vijftigtal 10 KV stations (algemene voedingspunten) nodig.

Essentieel is dat energie en nutsvoorzieningen integraal wordt meegenomen bij de bovengrondse ruimtelijke plannen.

Netwerken

De bundel infrastructuur die dwars door het hart van Zuidas loopt zorgt voor een extreem goede bereikbaarheid met stad, regio, en Schiphol: trein, metro, HSL, snelweg. Tegelijkertijd vormt deze infrastructuur een barrière voor interne verbindingen en relaties met de directe omgeving. De fundamentele oplossing voor het organiseren van externe èn interne verbindingen is de realisatie van het Dok: het ondergronds brengen van de infrastructuur. De 'maaiveldstad' kan zo worden gecreëerd. Dit principe is al sinds 1998 met het vaststellen van het Masterplan Zuidas neergelegd.

5



Tram- en metronet

- Plangebied
- Eindhalte
- Tramlijn
- Metrolijn

N

0 500m 1000m

▲ *Spoor bestaand*

▲ *Metro bestaand*

Tram bestaand ▼

5.1 Openbaar vervoer

De verbondenheid van Zuidas met het openbaar vervoersnetwerk is nu al groot en wordt in de toekomst alleen maar beter. Toch zijn er op fundamentele punten verbeteringen mogelijk in de aansluiting op de omringende stad en de regio.

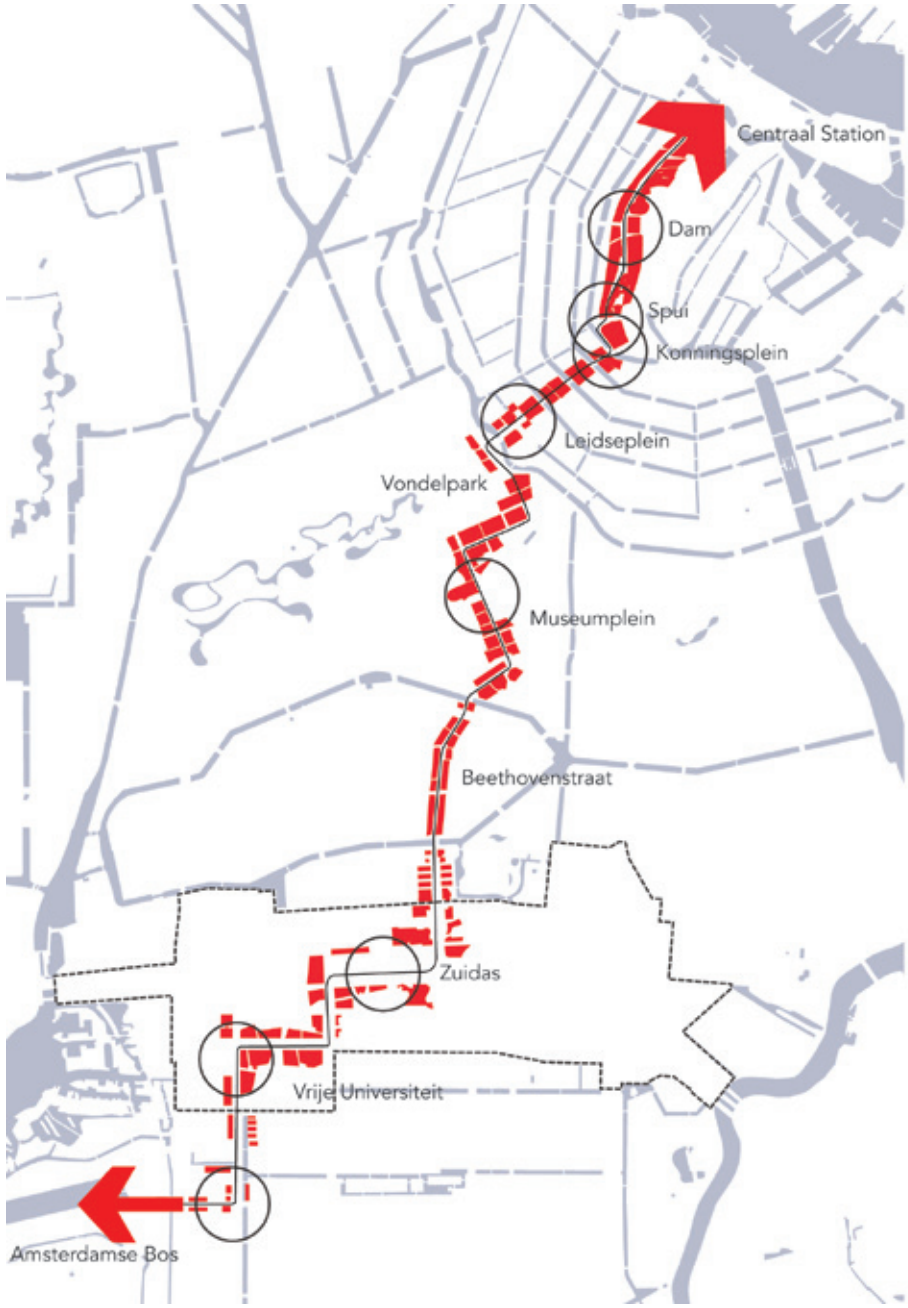
De kracht van Zuidas is de strategische ligging in het landelijk treinennet en het stedelijk metronet, zeker na voltooiing van de Noord/Zuidlijn in 2014. Met twee gecombineerde trein- en metrostations (Rai en Zuid), het metrostation Amstelveenseweg en de toekomstige metrostations Europaplein en De Boelelaan.
Per trein is Schiphol met 7 minuten reistijd bereikbaar. Door de voltooiing van de Utrechtboog ligt het station Zuid optimaal in het landelijke spoornet. Nu al is te merken dat het station een steeds sterkere rol speelt als centrale stationsfunctie voor heel Amsterdam. Zo is sinds de ingebruikname van de Utrechtboog in 2006 het aantal treinreizigers op het station Zuid gegroeid met 35%. Deze groei zal doorzetten met de opening van de Hanzelijn in 2013 en de komst van de Hoge Snelheids Lijn in 2020.
De verwachting is dat het aantal passerende treinen in de komende jaren zal toenemen tot zo'n 25 treinen per uur per richting. Bijgestelde prognoses duiden op een snellere noodzaak van de derde zware railtunnel met een 5e en 6e perronspoor. Het aandeel openbaar vervoer per trein op de Zuidas stijgt en neemt veel grotere vormen aan dan aanvankelijk gedacht. Het bestaande netwerk van metrolijnen wordt uitgebreid met de Noord/Zuidlijn, waardoor de herkomst en bestemmingsrelaties aanzienlijk verbeterd worden. Verlenging naar Amstelveen betekent een vergroting van het comfort en de vervoerswaarde voor de reizigers op deze verbinding. De ambitie is deze gerealiseerd te krijgen. Het tracé van de ondergronds gelegen Amstelveenboog maakt dit in ieder geval fysiek mogelijk.
De verlenging naar Schiphol hangt mede af van de ontwikkelingen op de luchthaven Schiphol zelf. Om dit met de ontwikkeling van Zuidas niet onmogelijk te maken is ten westen van het station Zuid in het Dok een ruimtereservering opgenomen voor een mogelijke verlenging met lightrail. Deze ontwikkeling in de vervoerssystemen betekent dat het station Zuid samen met het Centraal Station de belangrijkste stations van Amsterdam worden.

Verbetering lokaal netwerk
De aansluiting van Zuidas op het lokale en regionale openbaar vervoersnetwerk moet worden verbeterd, met name de aansluiting van het station Zuid hierop. De paradox is dat Zuidas in principe de best bereikbare plek is, maar dat het interne transport vooral in oost-westrichting zwak georganiseerd is. Bestaande tramlijnen stoppen aan de flanken. De loopafstanden zijn te groot om interactieve relaties te leggen tussen oost en west.

Uitbreiding tramnet
De tram dient hierin een sterkere rol gaan vervullen. De tram heeft wat betreft emotionele waarde een streepje voor op de bus en is onlosmakelijk verbonden met Amsterdam. Er is ook een strategisch imago aspect: met de tram wordt Zuidas nog meer onderdeel van Amsterdam en wordt Zuidas met het station Zuid beter bereikbaar voor de Amsterdammers. Hoewel de uiteindelijke ontwikkeling van het tramnet aan de stad en de stadsregio is, worden vanuit Zuidas kansen gesignaleerd. Met name de huidige lijn 5 lijkt hiertoe uitermate kansrijk, maar ook lijn 4 of 16.

Aansluiting busverkeer
De aansluiting op het stedelijke en regionale busnet is eveneens belangrijk. Daarvoor wordt in Zuidas gestreefd naar het aanleggen van een aantal vrij gelegen tram/OV-banen die een vlotte doorstroming garanderen. Hierdoor kan ook de regelmaat in de dienstregeling vergroot worden. Een belangrijk nevenvoordeel van vrije OV-banen is dat nood- en hulpdiensten, collectief vervoer en taxi's hier eveneens gebruik van kunnen maken.

Modal split
De modal split geeft de verdeling aan over openbaar vervoer, fiets en auto van het vervoer van en naar Zuidas. De huidige ontwikkeling heeft geleid tot een verdeling van globaal 40% voor het openbaar vervoer (in lijn met elders in de stad), 30% fiets (hoger dan elders in de stad), en 30% auto (lager dan elders in de stad). Dit is vanuit duurzame ontwikkeling bezien al een zeer goede score. Bij continuering van de tot dusver ingezette ontwikkeling van Zuidas is de prognose dat het aandeel openbaar vervoer met 10% zal stijgen tot 50% van de vervoersbewegingen. De inzet van de Onderneming dient er op gericht te zijn dit proces krachtig te ondersteunen en zelfs te versterken, waarbij het accent, naast het openbaar vervoer, op fietsgebruik ligt. Het effect daarvan zou dan een percentage autogebruik zijn dat van 30% richting 20% zakt.



Lijn 5 die zich typisch Amsterdams door de stad 'rommelt' en een reeks van belangrijke plekken verbindt

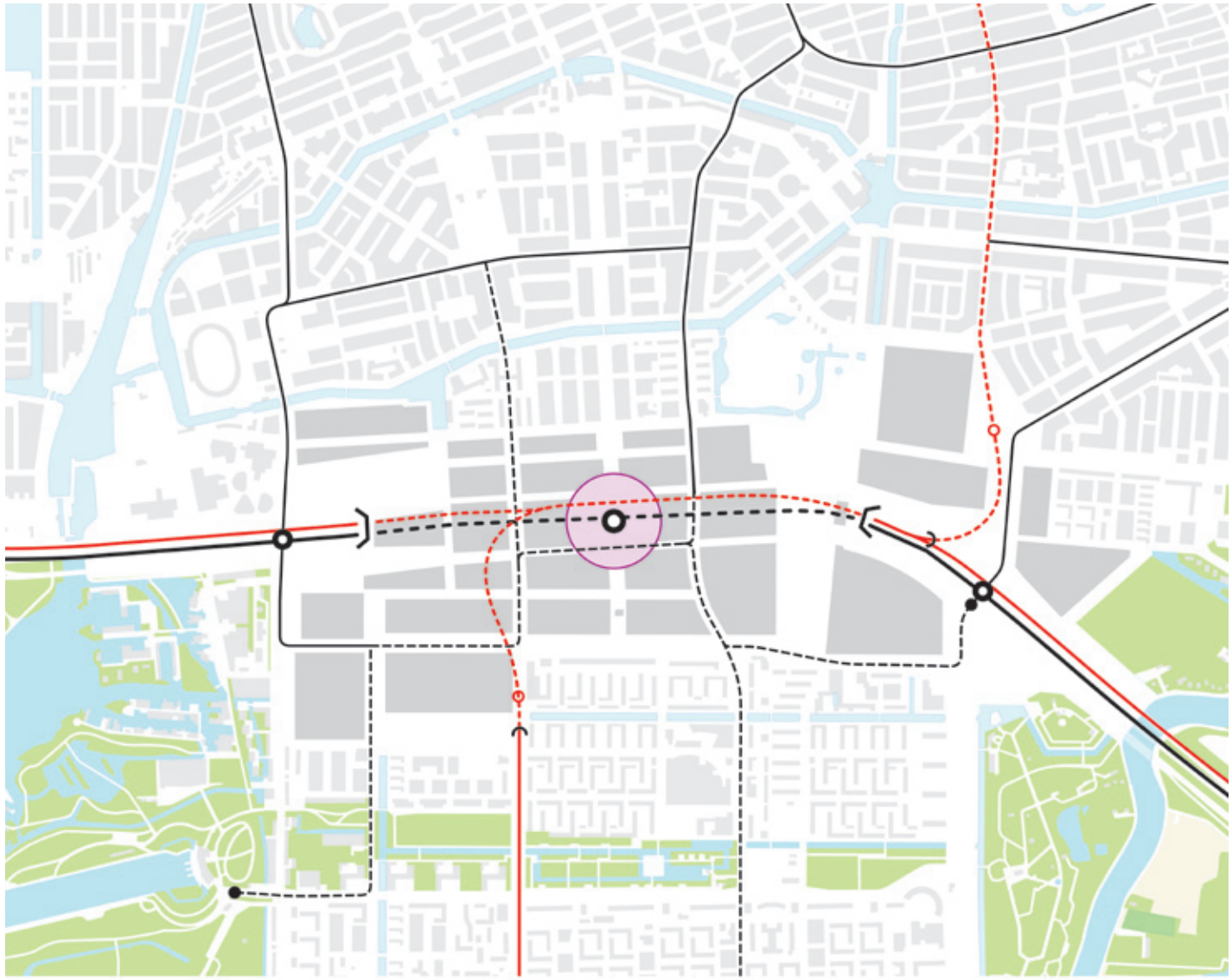
5.2 Tram 5

Betere aantakking van Zuidas op het tramnet is niet slechts in termen van bereikbaarheid en vervoerswaarde uit te drukken, maar ook in emotionele inbedding in de stad. Waar de tram is, is Amsterdam, en vice versa. De Noord Zuidlijn biedt snelheid en optimale efficiëntie maar ligt ondergronds. In aanvulling hierop kan lijn 5 als een voorbeeld van een stadse lijn genomen worden. Deze 'rommelt' zich langs bijna alle belangrijke pleinen, musea en attracties in het hart van de stad. Voor een bezoekende toerist zonder haast, die een dwarsdoorsnede van de stad te zien krijgt. Maar ook voor fijnmazige, lokale verplaatsingen, waarmee Zuidas en omringende buurten hechter verknoopt raken.

Na aanleg van de Noord Zuidlijn vervalt in principe de betekenis van de huidige lijnen 5 en 51 tussen station zuid en Amstelveen. Een interessante optie zou zijn het tracé van lijn 5 te verlengen naar het Amsterdamse bos. Zo wordt voor het eerst in de geschiedenis het grootste en grootse stadspark met het openbaar vervoer op de stad aangesloten. Onderweg doet lijn 5 binnen Zuidas naast het station Zuid ook de universiteit en het ziekenhuis aan. Lijn 5 wordt op deze manier een symbolische levensader in Amsterdam en Zuidas wordt hierdoor nog sterker betrokken bij de stad en omgekeerd.

Besluitvorming over al dan niet wijzigen van lijnvoering is overigens een zaak die via de Stadsregio verloopt. Voor Zuidas is het zaak de fysieke mogelijkheden voor gewenste lijnvoeringen in de straatprofielen mogelijk te maken.

▲ *Lijn 5 bij het Koningsplein*



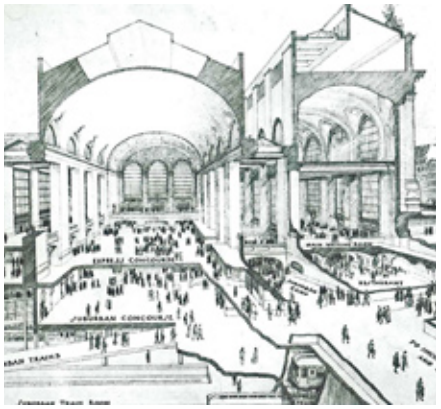
Netwerk openbaar vervoer

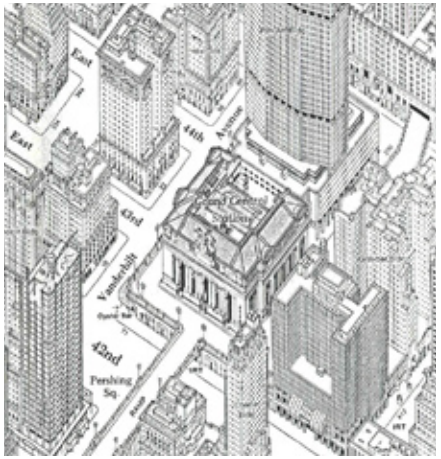
- Spoor
- Station
- Noord-Zuidlijn en ringlijn metro
- Bestaande tramlijnen
- Toekomstige tramlijnen
- Stationsgebied

N

0 100 250 500m

▲ *Hauptbahnhof, Berlijn*





▲ *Grand Central Station, New York: icoon en vervoersmachine tegelijk*

5.3 Station Zuid

Het (HSL)station Zuid is de spil in het openbaar vervoer net van Zuidas, en ook steeds meer zo voor stad en regio. Verwerkte station Zuid in 1998 (Masterplan Zuidas) nog circa 5.000 reizigers per etmaal, in 2007 is dat al gegroeid tot zo'n 36.000 per etmaal. De prognose is dat dit in 2030 gegroeid is tot 230.000 reizigers per etmaal, hetgeen in de orde van grootte is van het Centraal Station. Alle modaliteiten en ketenvoorzieningen met metro, tram, bus, taxi, Kiss & Ride en de fiets komen samen in een stedelijk gebied waar reizigers, bezoekers en passanten zich prettig en veilig moeten kunnen bewegen.

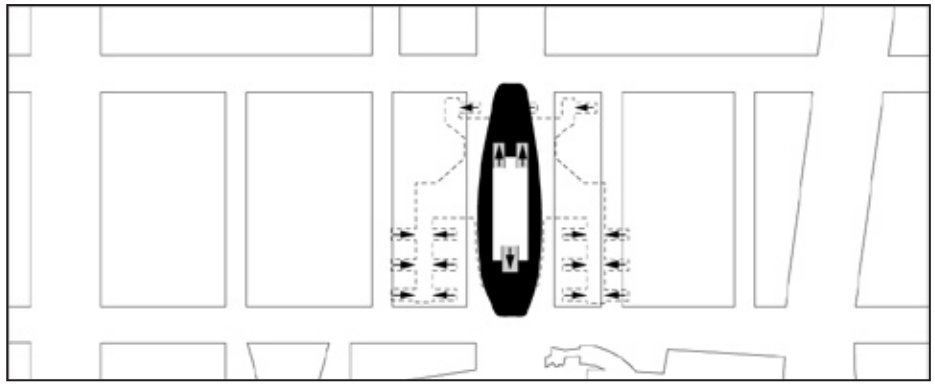
Locatie en functie
Uitgangspunt is dat de overstap tussen trein en metro plaatsvindt in een ondergronds gelegen transferlaag. De transferlaag is er om de reizigersstromen tussen trein en metro niet te confronteren met de gebruikers van de publieke ruimte op het maaiveld. Deze transferlaag is onderdeel van de servicelaag, een extra laag tussen het dak van de railtunnels en het maaiveld (zie hoofdstuk 3).
De openbare ruimte is leidend voor de locatiekeuze van het station. Het station ligt in of aan de Minerva as, het verlengde van de Minervalaan. Reden hiervoor is de overheersende loopstromen van de reizigers in noord-zuidrichting (40%). Bovendien doet een dergelijk monumentale locatie recht aan de toekomstige betekenis van het station, in feite zoals destijds al in het Plan Berlage voor Zuid voorzien. Situering in de openbare ruimte maakt tevens toetreding van daglicht en buitenlucht in de transferlaag mogelijk, essentieel voor een kwalitatief hoogwaardig functioneren. Streven is het station zo optimaal mogelijk toegankelijk te laten zijn vanuit verschillende richtingen, met de in- en uitgangen zo direct mogelijk gekoppeld aan halteplaatsen, fiets en looprichtingen. Hiermee wordt het station vanuit vier zijden bereikbaar: het Zuidplein, de Beethovenstraat, het Mahlerplein en de Parnassusweg. Dit is in de kaart op pagina 55 geïllustreerd, waaruit blijkt dat het station een centrale plek in Zuidas inneemt en dat het vanuit alle aangrenzende straten toegankelijk moet zijn.

Poort: icoon en landmark
Het station is een collectief gebouw, niet alleen voor Zuidas, maar voor heel de stad. Als icoon vertegenwoordigt het station bij uitstek duurzaamheid vanwege de samenbundeling van het openbaar vervoer. Als landmark dient het prominent in de Minerva as te staan en vanaf de naastgelegen stadsstraten herkenbaar te zijn (Beethovenstraat en Parnassusweg).

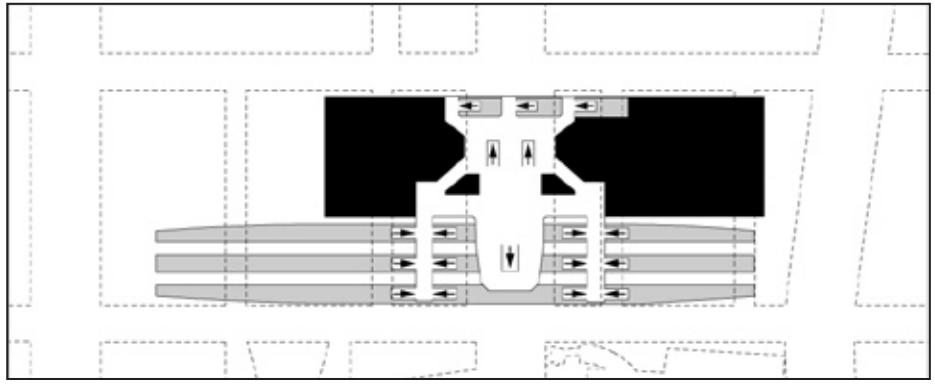
Verblijven: collectiviteit stationslocatie
Het station wordt opgenomen in de structuur van de openbare ruimte en is vanuit meerdere kanten toegankelijk. Belangrijk voor het goed functioneren van het station en omgeving is de ligging ten opzichte van het commercieel programma, in het bijzonder de winkels. Een concentratie van winkels is te verwachten in het gebied tussen het station en de Beethovenstraat (zie hoofdstuk 6 'Programma'). De voorzieningen in en om het station versterken het verblijfsklimaat, maar mogen het reisgemak niet hinderen.

Overstappen: helder en overzichtelijk
Een belangrijk onderdeel van het station zijn de ondergronds gelegen perrons, waarvan een aantal een lengte hebben van 430 meter, en de daarboven gelegen transferlaag. De koppeling tussen perronlaag, transferlaag en de stationshal op het maaiveldniveau moet vanzelfsprekend zijn. Oriëntatie, (dag)licht, functionele continuïteit, toegankelijkheid, efficiëntie en flexibiliteit zijn essentieel voor de wijze waarop 'boven' met 'beneden' wordt verbonden. Het overstappen is gebaat bij korte, overzichtelijke en duidelijk herkenbare routes tussen de vervoersmodaliteiten Voor verreweg de grootste overstapstroom tussen metro en treinreizigers moet er een kruisingsvrije route zijn. Deze wordt in de servicelaag opgenomen. Indien mogelijk zou de overstap tussen bus en tram maximaal 150 meter bedragen.

Voor- en natransport: bus, tram, taxi
Zuidas is een deel van Amsterdam. Bij het verlaten van het station moet het gevoel er zijn dat je direct in een Amsterdamse stadsstraat bent. Voor de bus, tram, taxi, en Kiss & Ride betekent dit dat deze opgenomen moeten zijn in de stadsstraten rondom het station, en niet via hun eigen substations georganiseerd worden. Bij voorbeeld door de zuidelijke stadsstraat te bestemmen voor tram en bus, met halteplaatsen, en de noordelijke voor het autoverkeer.
Uit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en kwaliteit van de maaiveldstad is er een sterke voorkeur de halteplaatsen te minimaliseren. Uitgangspunt is een dynamische haltetoewijzing, met eindhalte- of bufferlocaties elders.

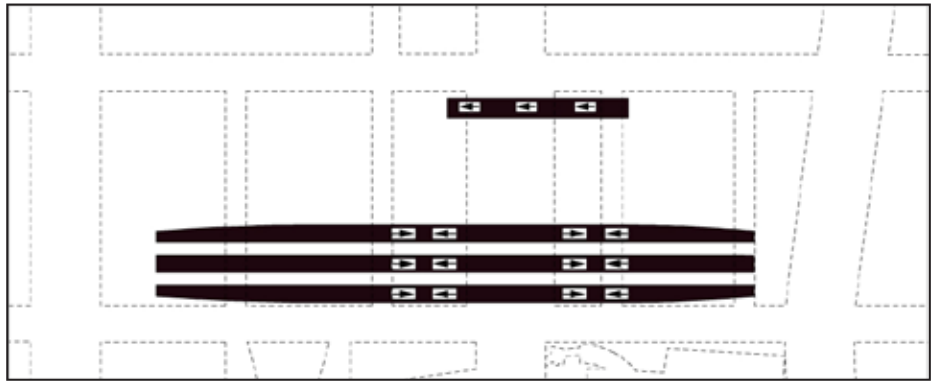


▲ *Niveau 0: straatniveau*

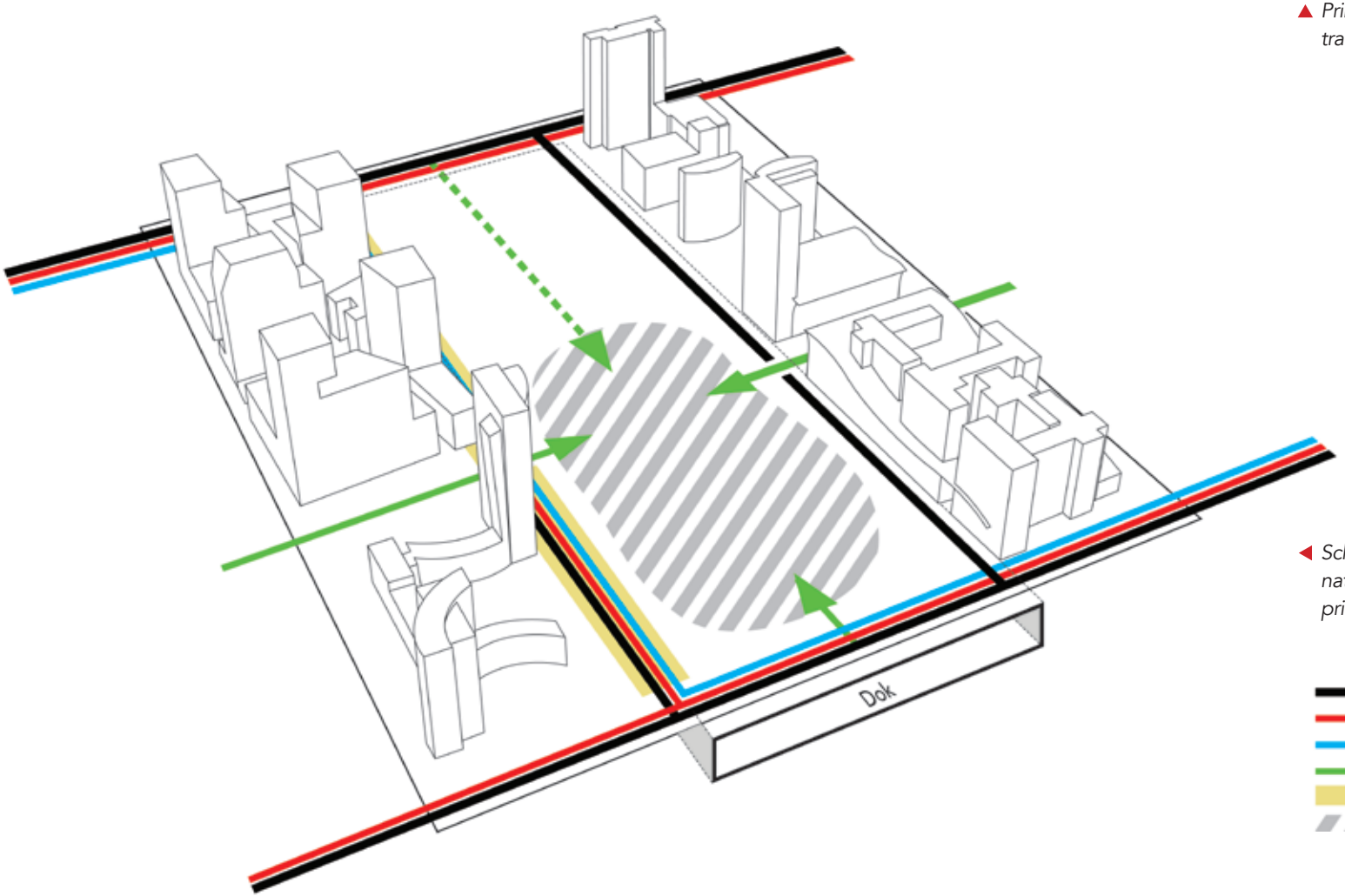


▲ *Niveau -1: transferlaag*

Niveau -2: perrons ▼

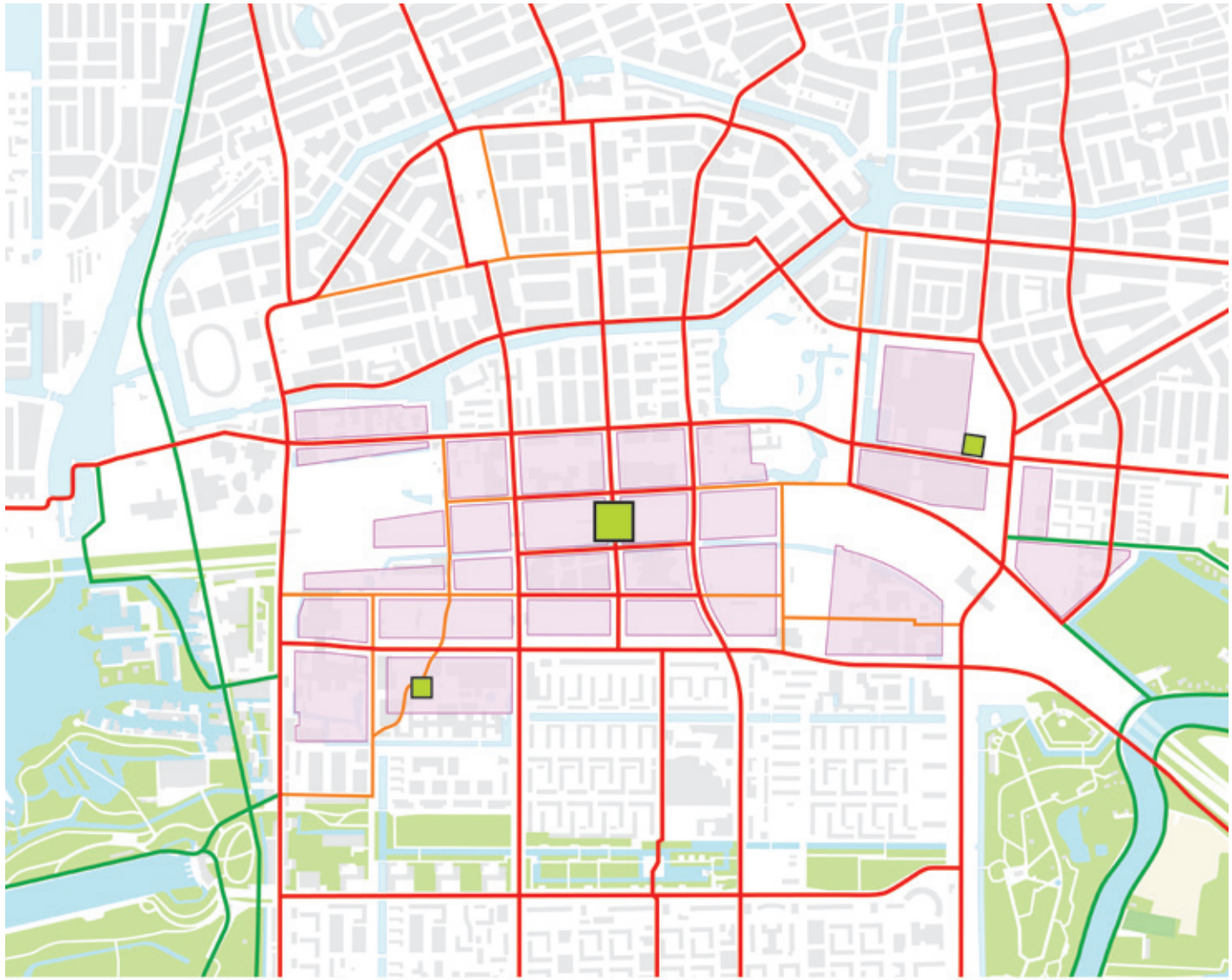


▲ *Principevoorbeeld van bus- en tramhaltering bij station*



◀ *Schematische organisatie van voor- en natransport, met dynamisch halterings-principe voor bus en tram in stadsstraten*

- **Auto en taxi**
- **Tram**
- **Bus**
- **Fiets- en voetganger**
- **Bus- en tramhalte**
- **Stationsgebied**



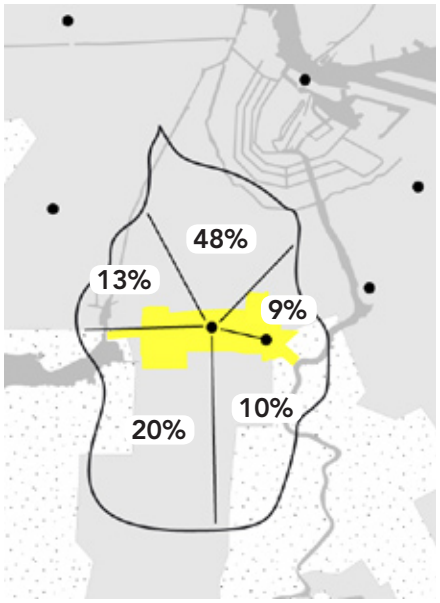
Netwerk fiets

- Hoofdnet
- Interne routes
- Recreatieve routes
- Indicatieve locatie fietsparkeren (10.000 plaatsen)
- Indicatieve locatie fietsparkeren

N

0 100 250 500m

▲ *Netwerk fiets bestaand*



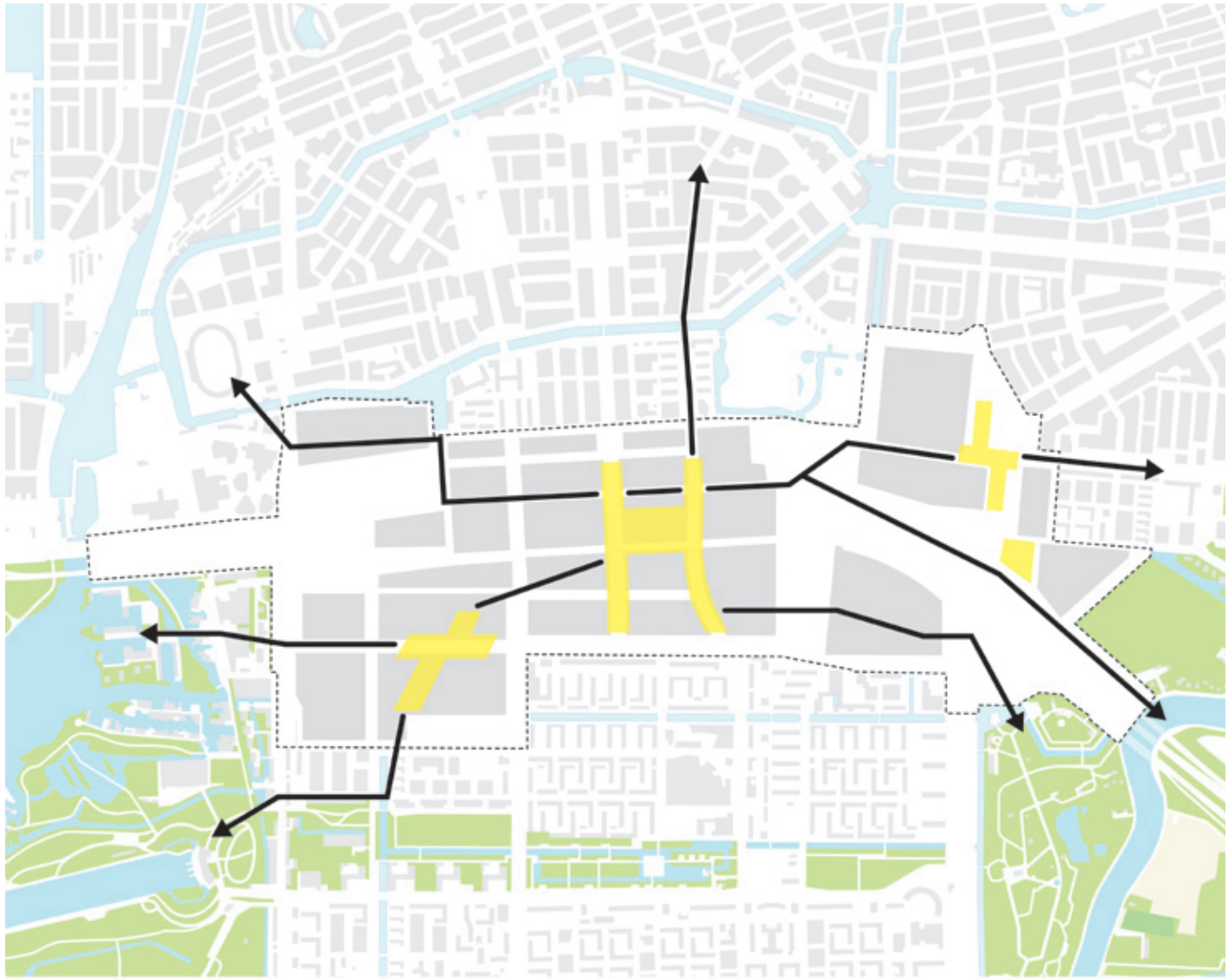
▲ *Het grootste deel van de fietsers wordt verwacht over de Minerva-as en de stadsstraten tussen Zuidas en Oud Zuid*

5.4 Netwerk fiets

Amsterdam kent een dicht fietsnetwerk met weinig hiërarchie. Op de fiets kom je overal en iedereen heeft zijn eigen route. Een fijnmazig netwerk van fietspaden zorgt voor optimale verbindingen. De kaart met het hoofdnet fiets laat zien dat in de huidige situatie vooral ten noorden van Zuidas het fietsnet uit een dicht netwerk bestaat. Dit netwerk moet in Zuidas worden versterkt om recht te doen aan de bebouwingsdichtheid en concentratie van mensen. Er moet een fijnmazig stelsel van fietspaden worden gerealiseerd in zowel oost-west als noord-zuid richting dat goed aansluit op de omgeving, vooral op de stations en de groengebieden. In principe worden in alle stadsstraten vrijliggende fietspaden aangelegd. In de autovrije Minerva-as heeft fietsverkeer prioriteit boven kruisend autoverkeer. Het oversteken van de stadsstraten moet soepel verlopen en de routes moeten sociaal veilig zijn. De stations moeten een uitnodigende en vanzelfsprekende fietsbereikbaarheid hebben. Verhoogde wegen met taluds en onderdoorgangen sluiten daar niet bij aan. Verkeersveiligheid blijft in alle gevallen een belangrijke leidraad.

Fietsparkeren
Naast een goed functionerend netwerk van fietsroutes moet het stallen van de fiets goed geregeld worden omdat dit bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit, diefstalveiligheid, bevordering van het fietsgebruik en openbare ruimte. Gemeentebreed is er de ambitie om een netwerk van bewaakte stallingen te realiseren, de kwaliteit van de stallingen te bevorderen, het gebruik te verbeteren en de exploitatiekosten te beperken.
Het stimuleren van het fietsgebruik betekent vooral dat voldoende, gebruiksvriendelijke, optimaal gespreide en bij voorkeur inpandige, fietsenstallingen worden aangeboden in ieder geval bij concentraties van publiekstrekkende voorzieningen, zoals de VU, RAI, uitgaanslocaties (musicaltheater), winkelgebieden, culturele voorzieningen en (metro)stations. Harde normen bestaan hiervoor niet. Leidraad is dat per voorziening maatwerk geleverd moet worden en het aanbod aan stallingruimte gerelateerd is aan de behoefte. Voor het station Zuid is de prognose gemaakt dat in 2020 zeker 10.000 fietsen gestald moeten kunnen worden.

Kantoren en woningen moeten voor eigen gebruik fietsenstallingen in de gebouwen, dan wel parkeergebouwen aanbieden. Ook hiervoor bestaan geen harde normen en is maatwerk geboden. Bij de inrichting van de openbare ruimte moeten eveneens, afhankelijk van de behoefte, voldoende parkeerplaatsen voor fietsen worden aangeboden.



Voetgangersgebieden

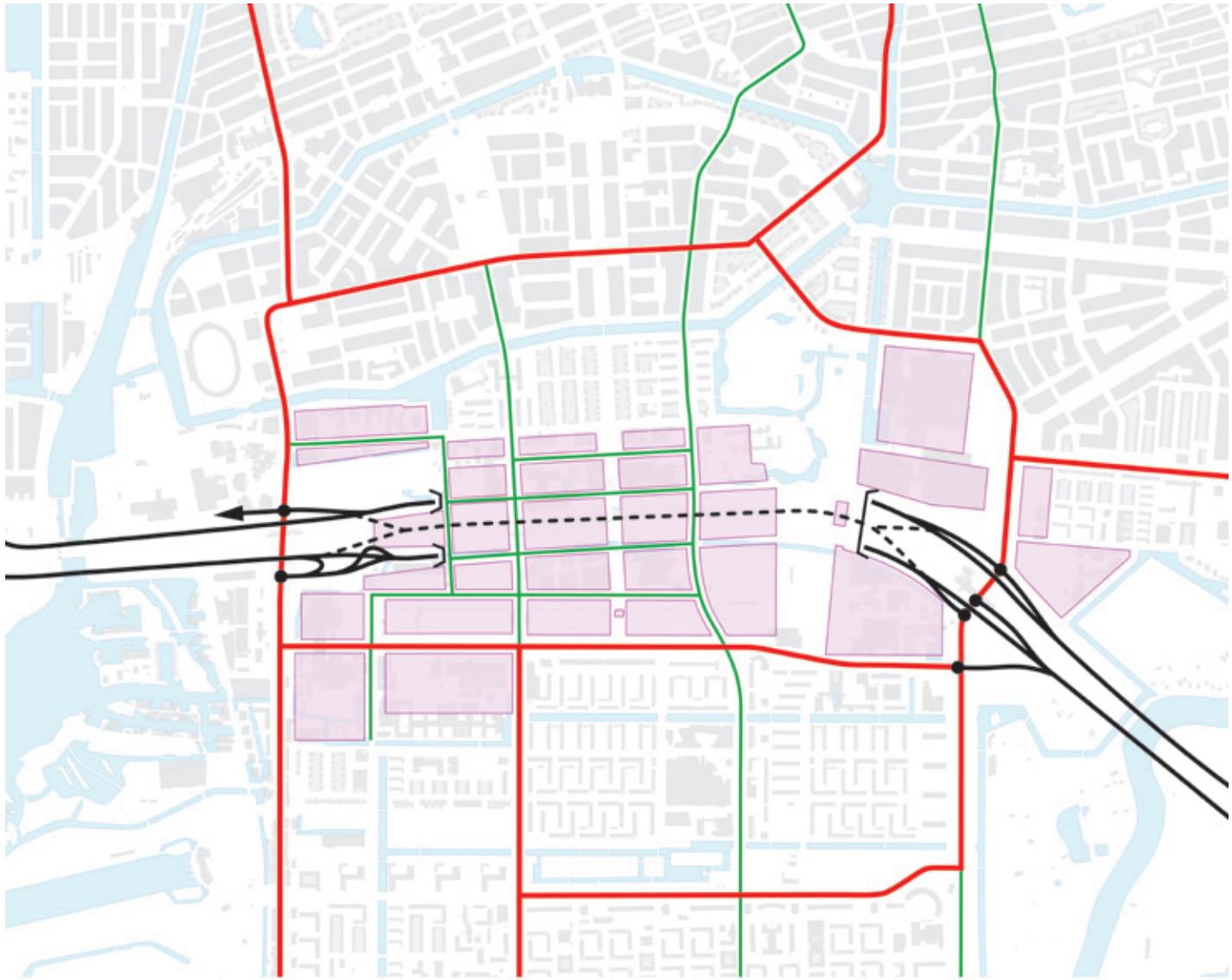
- Bouwveld
- Dynamische gebieden
- Hoofdrouting langzaam verkeer
- Water
- Groen

N

0 100 250 500m

5.5 Voetganger

Als voetganger ervaar je het beste de sfeer en het karakter van Zuidas. Iedereen is uiteindelijk voetganger, ook als je met de auto, fiets of openbaar vervoer bent gekomen. In beginsel moet het voor de voetganger overal veilig en aangenaam zijn. Belangrijk zijn voldoende ruime trottoirs die minimaal 3.50 meter breed zijn en een goede oversteekbaarheid van de straten. Maar ook exclusieve voetgangerzones bij een grote concentratie voorzieningen en publiekstrekkers, zoals station Zuid, net als overzichtelijke en aantrekkelijke routes naar de aangrenzende buurten en groengebieden.
De meest intensief gebruikte routes en voetgangerzones zijn te vinden daar waar de plinten met voorzieningen zijn. Hier moet de interactie tussen voetganger en gebouw optimaal zijn door voldoende transparantie van de gevels.



Netwerk auto

- A10
- Dubbele oprit aansluiting A10
- Hoofdnet
- Stadsstraat
- Ondergrondse dokstraat

N

0 100 250 500m

▲ *Snelwegen bestaand*

▲ *Stadsstraten bestaand*

5.6 Auto

In de Visie 2007 wordt er voor gekozen het kerngebied van Zuidas zo veel mogelijk te ontlasten van autoverkeer. Lange tijd is er van uitgegaan dat voor een soepele afwikkeling van het verkeer een derde afslag van de A10 op de Beethovenstraat de beste oplossing was. Dit zou het autoverkeer van de A10 midden in het hart van Zuidas binnenhalen, om het vervolgens te verspreiden. Ook verkeer dat niet Zuidas als bestemming heeft. Daarmee zou het effect van de investering in het Dok verzwakt worden. Daarom wordt er nu ingezet op verbetering van de huidige aansluitingen aan de flanken van Zuidas, en van daar uit de toegang voor bestemmingsverkeer te organiseren. Daartoe wordt ingezet op twee ingrepen. Ten eerste door ter plaatse van de S109 bij de Europaboulevard aan de zuidoostzijde een dubbele oprit aansluiting naar de A10 te maken. Dit betekent dat het autoverkeer al op het stedelijk wegennet wordt gesplitst naar de A10 en vervolgens via afzonderlijke rijbanen van en naar de rijkswegen A1 en A2 gaat.
De tweede essentiële ingreep is het realiseren van de ondergrondse dokstraat, die vanaf de Amstelveenseweg en de Europaboulevard wordt ontsloten. Deze straat kan optimaal benut worden voor toegangen, parkeerontsluiting, de laad- en los-logistiek en afvalinzameling, wellicht zelfs voor aangrenzende gebieden buiten het dok. Gezamenlijk kunnen deze maatregelen beter voor een efficiënte verkeersafwikkeling zorgen dan een derde afslag. Een verdere optimalisering kan bereikt worden bij de S108 ter hoogte van de Amstelveenseweg waar eveneens een dubbele oprit gerealiseerd kan worden, zowel naar het oosten als het westen (A10 west en A4).

Het positief gevolg is dat er een beter leefklimaat in het hart van Zuidas kan ontstaan. Naast het terugdringen van uitlaatgassen en geluid betekent een schoner en relatief autoluwe stedelijke kern dat het openbaar vervoer, de fietser en de voetganger meer prioriteit krijgen.

Het bestemmingsverkeer voor Zuidas verloopt in hiërarchie in twee stappen. Het principe hierbij is om alleen onderscheid te maken tussen het hoofdnet en de overige straten. Vanaf het hoofdnet, dat in een ruit om Zuidas ligt, wordt de verkeersdruk zo snel mogelijk verspreid. Via een fijnmazig netwerk van multifunctionele straten worden meer keuzes aangeboden en kunnen alternatieve routes worden gekozen.

Spreiding voorkomt bovendien dat enkele straten tot de verkeersriolen van Zuidas worden. Spreiding leidt er bijvoorbeeld bij de Boelelaan toe dat dit een weliswaar drukke, maar normale stadsstraat zou kunnen worden. Zeker als in de toekomst ook een deel van de Roeskestraat een rol als stadsstraat kan spelen. Voor de Boelelaan kan betere oversteekbaarheid de integratie van Buitenveldert, VU en Zuidas versterken. Bij de Roeskestraat kan voor langzaam verkeer nadrukkelijker ingezet worden op de groene route langs het Zuider Amstelkanaal.

Ontvlechting ter plaatse van de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer vormt de basis voor betere doorstroming op de A10 Zuid en voor een verkeerskundig goede ontsluiting van Zuidas. Zuidas kan het best toekomstvast worden ontsloten door aan vier hoeken van het gebied de toe- en afritten van voldoende capaciteit te voorzien. Door de dokstraat hierop aan te sluiten kan het bestemmingsverkeer voor de dokzone weggehouden worden van het stedelijk wegennetwerk.

▲ *Hoogwaardige parkeervoorzieningen met hergebruikpotentie* ▼

▲ *Canary Wharf: parkeren omgezet in winkels*

Parkeren
Sinds jaar en dag worden in Zuidas de parkeernormen gehanteerd volgens de vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2001. Voor woningen wordt uitgegaan van 1,25 parkeerplaats per woning en voor kantoren binnen 800 m van station Zuid 1 parkeerplaats per 250 m2 bvo en daarbuiten 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo. Voor voorzieningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100m2 bvo, afhankelijk van de functie wordt dit per project verder uitgewerkt.
De vraag is echter of in het kader van de hoge ambitie ten opzichte van duurzaamheid een extra inspanning geleverd moet worden. Daarom wordt de opgave gesteld uiteindelijk een reductie van 20% te realiseren in het aantal parkeerplaatsen dat volgens de bovenstaande normen in Zuidas gerealiseerd zou kunnen worden (10% over de periode 2008-2018 en 10% over de periode 2018-1028)

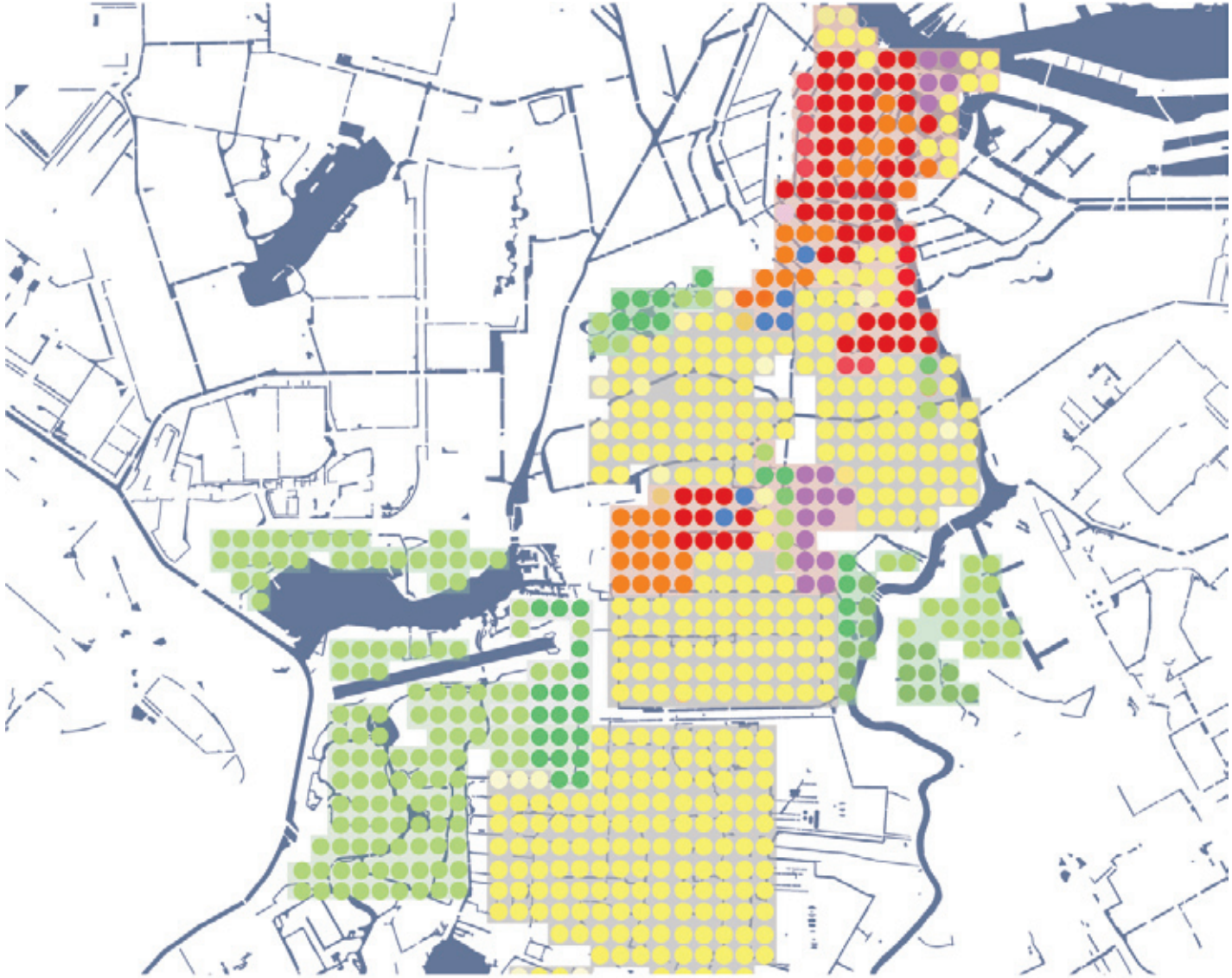
In 5.1 'Openbaar vervoer' is aangegeven dat het huidige percentage autogebruik zich rond de 30% begeeft, hetgeen een vrij lage en dus gunstige score is, en dat dit nog verder kan gaan dalen. Daarbij past de keuze die in 4.2 'Straten' gemaakt wordt voor stadsstraten waarin niet de autodoorstroming het primaat heeft, maar een multifunctioneel gebruik van divers vervoer en verblijf. Uitzondering is de dokstraat, die juist optimaal voor de auto ingericht wordt.

Dit zou er toe kunnen leiden dat het aantal parkeerplaatsen in de toekomst teruggebracht kan worden, en dat de behoefte ontstaat de schaarse ruimte in Zuidas voor een ander gebruik aan te wenden. Dit vraagt om flexibiliteit in parkeervoorzieningen. Door een minimumhoogte te stellen voor parkeergarages, die hergebruik mogelijk maakt. Maar ook door een deel van het parkeren op maaiveld in de stadsstraten te realiseren. Naast de stimulans die hier van uitgaat voor functies in de plinten, biedt dit een toekomstige gebruiksflexibiliteit in de straatprofielen.

Programma

In hoofdstuk 4 is het raamwerk aangegeven waarbinnen het Zuidas programma ontwikkeld wordt. Voor het programma dat in de businesscase bij de Prospectus gehanteerd wordt is 1998 als ijkpunt gehanteerd; dat wat in en na 1998 (Masterplan Zuidas) gerealiseerd is en gaat worden. De Visie tracht een totaalbeeld te geven door rekening te houden met het feit dat ook een bepaald volume aan bestaande bebouwing gesloopt wordt. Ook betrekt ze het programma dat al vóór 1998 gerealiseerd is.

6



Karakteristiek gebieden

- Wetenschap en onderwijs
- Centrummilieu
- Leisure
- Groen
- Woongebied
- Cultuur

N

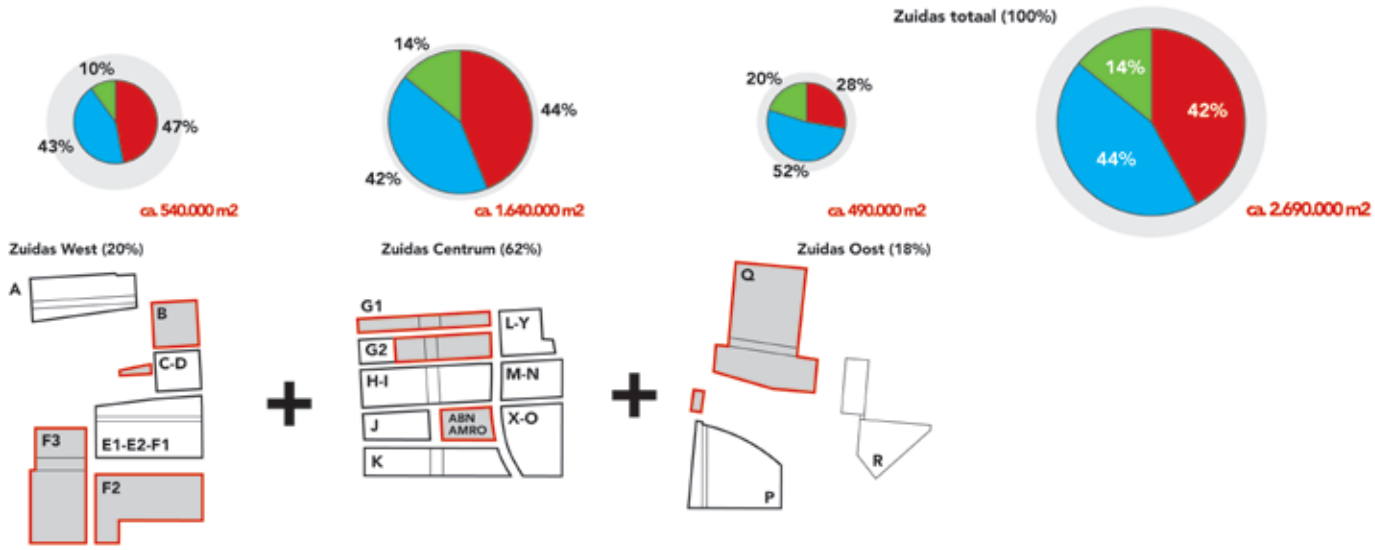
0 500m 1000m

6.1 Positie binnen Amsterdam

Zuidas neemt binnen de grotere voorzieningencentra in Amsterdam en de regio een aparte positie in. Anders dan Amsterdam Zuidoost, Teleport Sloterdijk, Amsterdam Noord, Amstelveen en Schiphol is het programma van Zuidas gericht op een internationaal businesscentrum met een groot aandeel woningen en voorzieningen.
In kwalitatief opzicht wordt gestreefd naar het hoogste segment. Dit geldt in het bijzonder voor kantoren, wetenschap, cultuur en winkels. Zuidas zal met een dergelijk internationaal georiënteerd centrummilieu onderscheidend zijn ten opzichte van de overige centra.

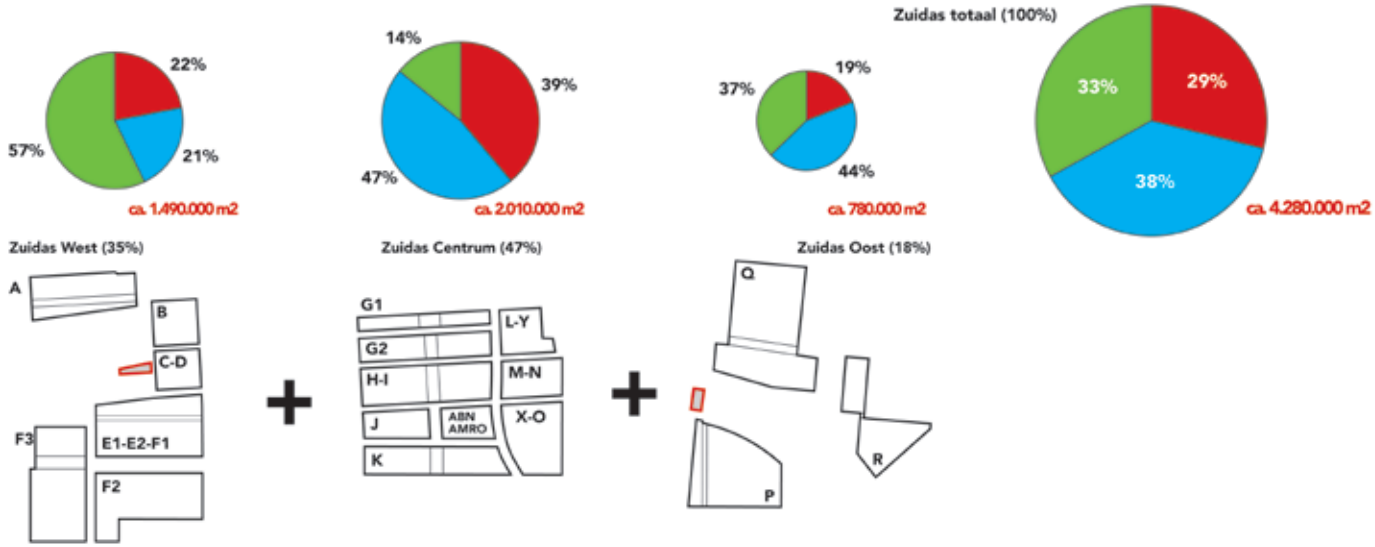
Eén van de grootste troeven van Zuidas is dat het hier niet om zomaar een uitwisselbaar internationaal businessdistrict gaat. Zuidas ligt stevig ingebed in de welvarendste woongebieden van Amsterdam, met stedelijke voorzieningen, zoals het Concertgebouw en vele musea dichtbij. De ambitie om hier op aan te sluiten met wonen, werken en voorzieningen betekent dat Zuidas en de binnenstad programmatisch complementair zijn en mentaal, maar ook fysiek naar elkaar toe groeien.

Ook binnen Zuidas zijn in de huidige situatie complementaire delen te onderkennen. Het westelijk deel wordt programmatisch gedomineerd door de VU en het VUmc, het Oostelijk deel door congrescentrum RAI en het centrale deel door het businessdistrict rond het WTC.



Saldo programma Zuidas

Het saldoprogramma betreft het programma sinds het Masterplan 1998. Het is het toegevoegd programma (businesscase) minus de daarvoor vereiste sloop. Het toe te voegen programma wordt gemaximeerd op 3 miljoen m2.



Programma Zuidas totaal

Het totale programma is het saldoprogramma inclusief hetgeen al vóór 1998 gerealiseerd is.

Wonen
Kantoren
Voorzieningen

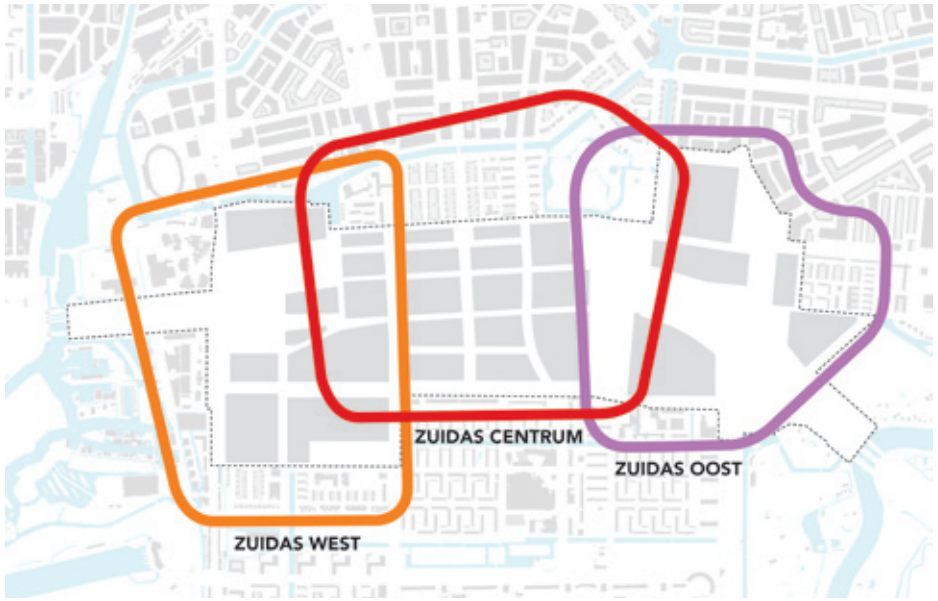
Programma niet meegerekend

6.2 Programma

Het feit dat in de huidige situatie drie deelgebieden te onderkennen zijn is geen onwenselijke uitgangssituatie. Binnen een zo groot gebied als Zuidas is het voor de herkenbaarheid en diversiteit van het vestigingsklimaat zelfs waardevol deze drie gebieden verder uit te bouwen rond hun specifieke kwaliteiten. Zuidas West rondom de VU en VUmc, Zuidas Centrum rondom het station Zuid en Zuidas Oost rondom de Europaboulevard en de RAI. Natuurlijk hebben deze gebieden in de werkelijkheid geen scherpe grenzen, maar zal er altijd sprake zijn van een overlap. In de programmaverdeling komen de drie gebieden echter duidelijk naar voren.

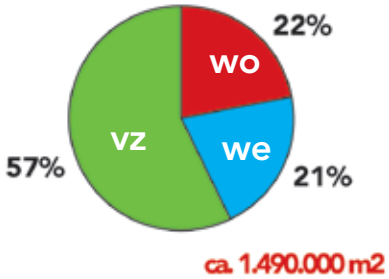
Basisprogramma
In de Zuidas staat in 2007 circa 1,5 miljoen vierkante meter bebouwing. Dit betreft alle bestaande bebouwing binnen het grootstedelijk gebied (inclusief RAI, VU/VUMC, de bestaande bebouwing van voor 1998 en de gerealiseerde bebouwing vanaf 1998).
De in 2007 geactualiseerde programmagegevens liggen ten grondslag aan het zogenoemde saldoprogramma. Saldo betekent de nieuwbouwpotentie minus de gesloopte en de te slopen gebouwen sinds 1 januari 1998. Dit saldoprogramma is tevens de basis voor de MER-stedenbouw. In een aantal deelgebieden wijkt het programma van de Visie af van de Businesscase. In laatstgenoemde wordt namelijk niet uitgegaan van het saldo maar alleen van de nieuwbouwcapaciteit. Verdeeld over de drie gebieden in Zuidas geeft het programma weer in welke verhouding de woningen, kantoren en voorzieningen tot elkaar staan. Tussen de drie gebieden is er verschil, met naar verhouding weinig wonen in Zuidas Oost. Zuidas breed wordt echter voldaan aan de doelstelling om een evenwichtige verhouding te krijgen tussen de woon- en de werkfunctie.

Totaalprogramma
Sinds de start van de Zuidasontwikkeling is het streven geweest om wonen en werken in gelijke verhouding te ontwikkelen, en daarbij circa 10% voorzieningen te realiseren. Het saldoprogramma geeft dit streven goed weer. Achterliggend idee is altijd het realiseren van een gemengd stedelijk centrum geweest.
Interessant is wat de werkelijke situatie kan worden als ook de bestaande gebouwen worden meegenomen, samen met een aantal ontwikkelingsgebieden die buiten het saldoprogramma vallen (zoals VU, VUmc, RAI). Feitelijk geeft dit programma, met een totaal van ruim 4,2 miljoen vierkante meter, aan wat werkelijk ontstaat.
Dit totale programma voor heel Zuidas benadert het idee van een

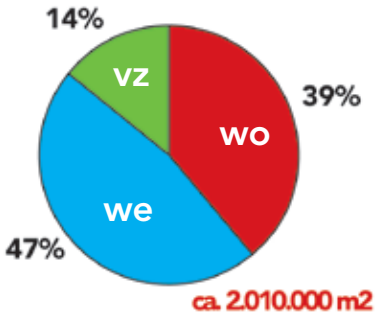


gemend stedelijk centrum nog veel beter dan wanneer alleen het saldoprogramma beschouwd wordt. Er ontstaat een nagenoeg gelijke balans tussen de drie functies werken, wonen, en voorzieningen. Elke functie neemt circa één derde deel voor zijn rekening.
Per deelgebied bezien zijn de functies minder gelijk verdeeld. Zo is duidelijk te zien dat in Zuidas West de Vu en het VUmc een sterke stempel drukken, en aan de oostkant de RAI. Geconstateerd is al dat dit geen probleem hoeft te zijn, sterker nog, dat het verder uitbouwen van de verschillende kenmerken een meerwaarde voor Zuidas als geheel kan opleveren.

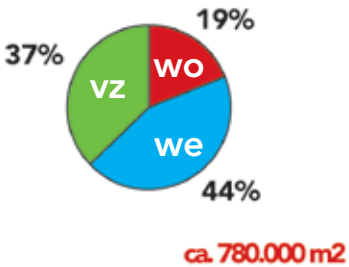
Zuidas West
In Zuidas West, te typeren als 'Kennispoort', ligt een grote kans de universiteit op te nemen in een gemengd milieu waarin ook gewoond wordt, waar horeca voorzieningen zijn en uitwisseling tot stand kan komen tussen studenten en bedrijfsleven. De mate van uitwisseling hangt voor een groot deel af van de openbare ruimte. Ontmoetingsruimten, zowel binnen als buiten zijn nodig om interactie te bereiken.

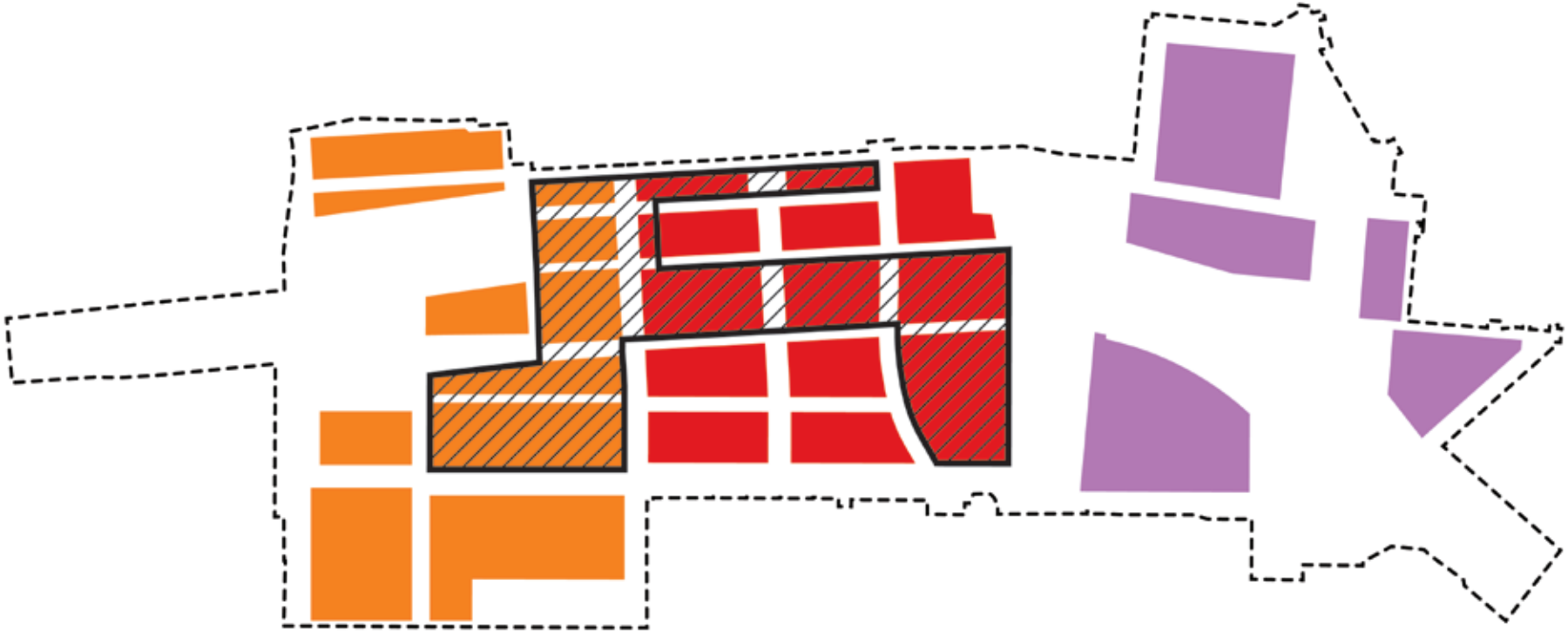


Zuidas Centrum
Zuidas Centrum, 'Downtown', is het gebied met de hoogste dichtheid. Naar verhouding veel wonen biedt kansen voor een gemengd gebied van kantoren, woningen en voorzieningen, met een belangrijk accent op winkels die in het bijzonder gericht zijn op exclusiviteit. Het station is in dit gebied het centrale baken en krijgt betekenis als icoon voor de hele stad.



Zuidas Oost
Zuidas Oost, te typeren als Amstelpoort, is meer fragmentarisch en minder samenhangend. Er zijn grotere publiekstrekkers, zoals de RAI en een toekomstig theater. De bundel infrastructuur blijft hier echter sterker domineren dan in de andere deelgebieden. Hier is de opgave de verbindingen tussen de fragmenten te verbeteren, de barrièrewerking van de infrastructuur te verminderen, en de aansluiting op het Amstellandschap te versterken.



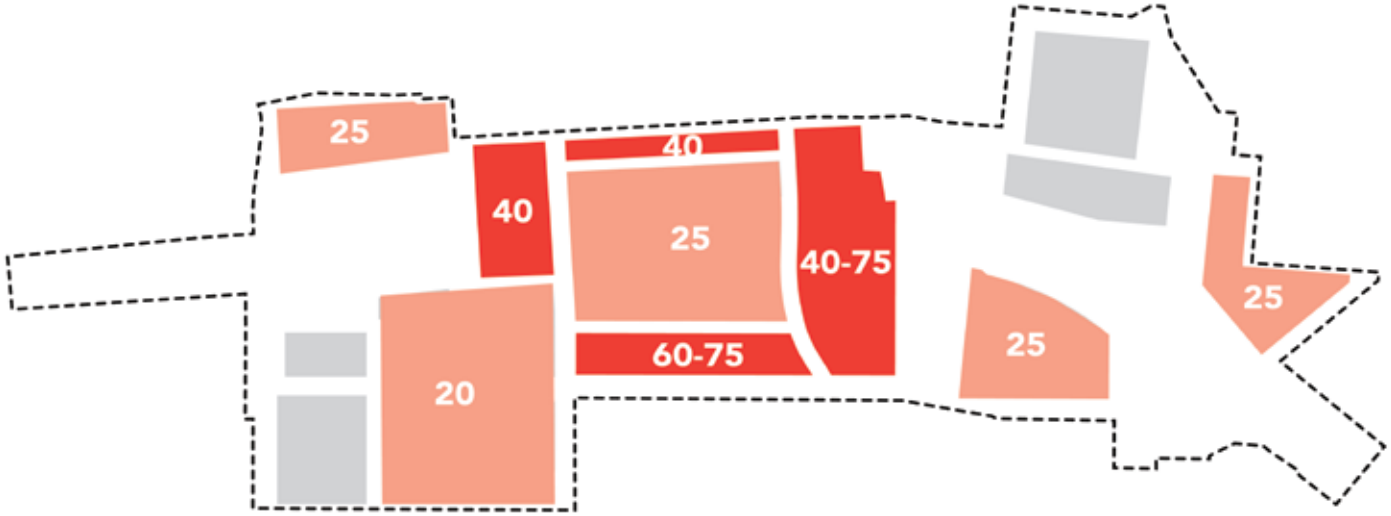


Programma status planvorming

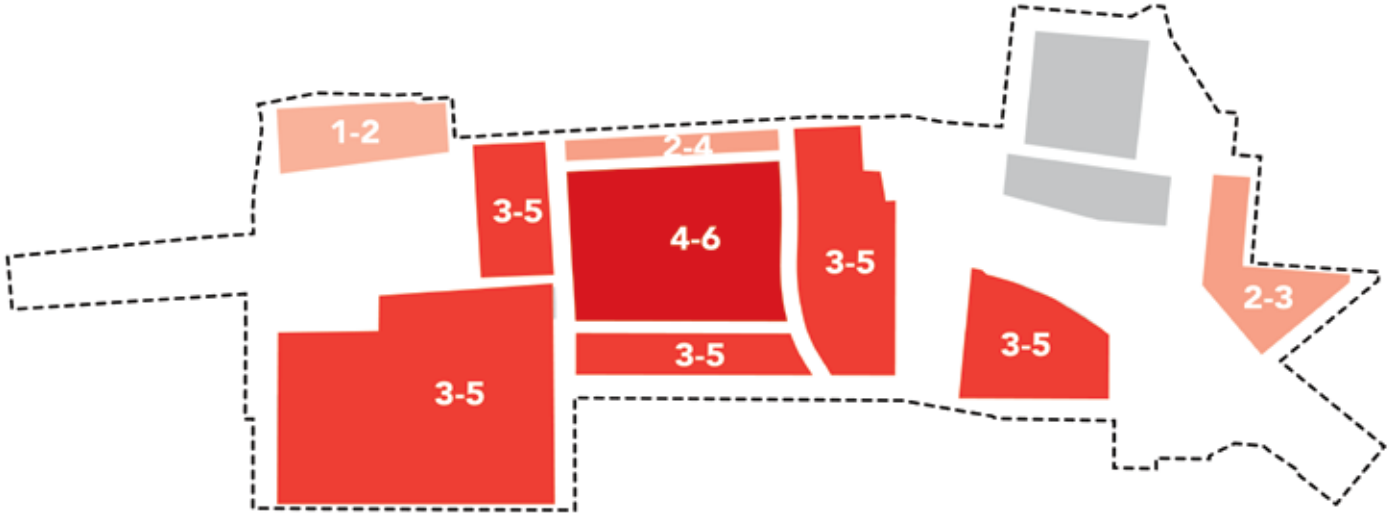
- Zuidas West: 542.000 m2 bvo saldoprogramma
- Zuidas Centrum: 1.643.000 m2 bvo saldoprogramma
- Zuidas Oost: 488.000 m2 bvo saldoprogramma
- Speelruimte: 1.536.000 m2 bvo saldoprogramma

6.3 Speelruimte

De verdeling van het programma over de drie deelgebieden komt dus deels uit de tot dusver gerealiseerde kenmerken van de gebieden voort, maar is deels ook een indicatie van toekomstige ontwikkeling. De verdeling van het saldoprogramma is gebaseerd op een continuering van de planontwikkeling zoals in de voorgaande jaren gevoerd. Een deel daarvan ligt al vast in concrete uitvoeringstrajecten. In een ander groot deel is er nog speelruimte voor verschuivingen. Deze speelruimte bevindt zich in het gebied dat gearceerd is. In totaal gaat het in deze deelgebieden om circa 1,5 mln m2. Het is zaak deze speelruimte in te zetten om een optimaal levendig, gezond, samenhangend stedelijk centrummilieu te laten ontstaan, kortom, een duurzaam succesvolle stad.



Minimum percentages wonen



Bandbreedte dichtheid als bruto FSI (Floor Space Index)

Dichtheid
Voor de inzet van de speelruimte in het programma gelden enkele randvoorwaarden voor dichtheid en functiemenging. Een hoge dichtheid vertaalt zich in meer mensen en draagt bij aan een versterking van het draagvlak voor stedelijke voorzieningen. De dichtheid wordt niet exact gefixeerd, maar er zijn marges aangegeven. Zo kan programma op de ene plek meer en op de andere plek minder gerealiseerd worden. Het zwaartepunt ligt rond het Dok en het station, tegenover bijvoorbeeld een minder hoge dichtheid aan de noordzijde van Zuidas. Er wordt rekening gehouden met de overwegend lage bebouwing van de aangrenzende buurten.

Functiemenging
Functiemenging is cruciaal voor het levendig functioneren van de stad. Concreet betekent dit dat in principe per bouwveld zowel woningen, kantoren als voorzieningen aanwezig moeten zijn.
In beginsel kunnen kantoren overal een plek krijgen. Voor woningen ligt dat genuanceerder vanwege de grotere impact van verkeerslawaai en luchtkwaliteit. Niet voor niets wordt een beperkter percentage wonen gerealiseerd in de gebieden nabij de tunnelmonden. Wonen is echter wel maatgevend voor het ontstaan van een gemengde stad.
Ook de woonfunctie kent speelruimte binnen marges. Voorkomen moet worden dat de woonfunctie onder het minimum van 25% van het totale programma in een deelgebied komt. Beneden dit percentage komt de woonkwaliteit in het geding.
En boven de 75% overheerst de woonfunctie teveel. De diversiteit in de aangegeven percentages geeft aan dat verschillende milieus kunnen ontstaan.

Het is van belang dat uiteindelijk ruim 40% van het saldoprogramma aan woonfunctie gerealiseerd wordt. Dit betekent dat hiermee een optimale functiemenging wordt bereikt en dat tegemoet kan worden gekomen aan de veelzijdige woonvraag.

6.4 Programmasamenstelling

Werken
Werken in Zuidas betekent werken op een economische toplocatie. Er is ruimte voor een kantoorontwikkeling van ruim 1.130.000 m2 bvo kantoorvloer. Samen met het huidige werken is dit goed voor 73.000 arbeidsplaatsen en een geweldige spin off voor toeleverende sectoren. Zuidas als internationale economische toplocatie betekent een nieuwe sprong in de economische ontwikkeling van de regio Amsterdam.
Het kantooraanbod zal zich richten op hoogwaardige dienstverlening op financieel, juridisch en kennisintensief gebied. Voor de grote internationale bedrijven is de internationale bereikbaarheid een hoge eis. Een ruime arbeidsmarkt met kenniswerkers staat op de tweede plaats van het verlanglijstje. Andere eisen betreffen een aantrekkelijke woningmarkt, een cultureel aanbod op niveau, recreatie en groen, en ruimte voor groei en ontwikkeling. Zuidas heeft de potentie dit allemaal te bieden.
Amsterdam is van oudsher een belangrijk financieel centrum in de wereld. Deze positie wordt nu versterkt doordat zich op Zuidas een zeer sterke concentratie van financiële en juridische dienstverlening op internationaal niveau ontwikkelt. Juist in die wereld is in de laatste jaren de ruimtelijk-economische dynamiek heel sterk geworden en dat vraagt om een antwoord waarmee Zuidas, de regio Amsterdam en Nederland zich internationaal profileren.

De werkgelegenheid op Zuidas bestaat natuurlijk niet alleen uit topfuncties in het kantorensegment. Ook in horeca, catering, schoonmaken en in facilitaire diensten zullen talrijke arbeidsplaatsen gecreëerd worden. Door nauwe samenwerking tussen het bedrijfsleven en onderwijs- en opleidingsinstituten kunnen opleidingstrajecten en stageplaatsen worden gerealiseerd.

Wonen
In Zuidas zullen in de toekomst ruim 20.000 mensen wonen in een eigentijdse en bruisende omgeving. De hoge stedelijkheid, de nabijheid van groen en de binnenstad, de ligging tussen het statige Zuid en het rijke Buitenveldert, het ruime culturele aanbod en het voorzieningenaanbod, maken Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te wonen. Het internationale vestigingsmilieu, de locatie, de uitstekende bereikbaarheid en de aanwezigheid van hoogwaardige voorzieningen maken Zuidas de aangewezen plek voor woningen in het topsegment. Anderzijds zal er circa 30% aangeboden worden in de goedkope sector.

Doorslaggevend voor de woonkwaliteit in Zuidas is dat voor mensen met uiteenlopende levensstijlen een breed assortiment aangeboden wordt, ook voor doelgroepen als studenten of ouderen. Keuzevrijheid in en comfort van woningen zijn van groot belang voor de toekomstige bewoners. Dit betekent in concreto: vrij indeelbare plattegronden, een hoog afwerkingniveau, een standaard bruto verdiepingshoogte van 3,30 meter, speciale servicediensten en voorzieningen, aansprekende omgevingskwaliteiten als groen en parken, voldoende privacy, goede bezonning en een volwaardige buitenruimte.

Er zijn ontwikkelingsmogelijkheden voor ruim 1.130.000 m2 bvo woonvloer in Zuidas wat, afhankelijk van de gemiddelde woninggrootte, tussen de 8.000 en 10.000 woningen oplevert. Voor het dokgebied betreft het minimaal 4.000 woningen. Inmiddels zijn de eerste woningen in Vivaldi opgeleverd. In Gershwin en Mahler is samen 53.000 m2 woonvloer in uitvoering genomen.

Voorzieningen
In de voorzieningenstructuur zijn enkele zwaartepunten te onderkennen: de integratie van stad en universiteit aan de westzijde, een commercieel (winkel)hart in het centrum en integratie van de RAI door onder meer voort te bouwen op het thema entertainment aan de oostzijde. Interacties, zoals tussen Zuidas Centrum en Zuidas West, kunnen leiden tot een kruisbestuiving.

Basisvoorzieningen
Om te beginnen heeft Zuidas behoefte aan goede basisvoorzieningen. Basisvoorzieningen betreffen de dagelijkse levensbehoeften van werkernemers, bewoners en passanten in Zuidas. Naast de bakker en de kapper betreft het onder andere zorg, welzijn, onderwijs en sport. Maar ook een stiltecentrum is in de hectiek van Zuidas een welkome voorziening. Er moet ruimte zijn voor nieuwe vormen van dienstverlening. De bovenlokale basisvoorzieningen, zoals een middelbare school, moeten worden afgestemd op het spreidingspatroon in het stadsdeel Zuideramstel. De gemeente heeft ruim 80.000 m2 vloeroppervlak trekkingsrecht ten behoeve voor maatschappelijke voorzieningen. Daarvan betreft ruim de helft bovenlokale voorzieningen. De stelregel is dat de realisatie van basisvoorzieningen parallel verloopt met die van de woning- en de kantorenbouw. Hierdoor ontstaat een goede spreiding. Een aantal basisvoorzieningen heeft buitenruimte nodig, zoals scholen, kinderopvang, sport en speelplekken. Deze ruimte is niet altijd voorhanden. Daarom moet gezocht worden naar vormen van dubbelgebruik.

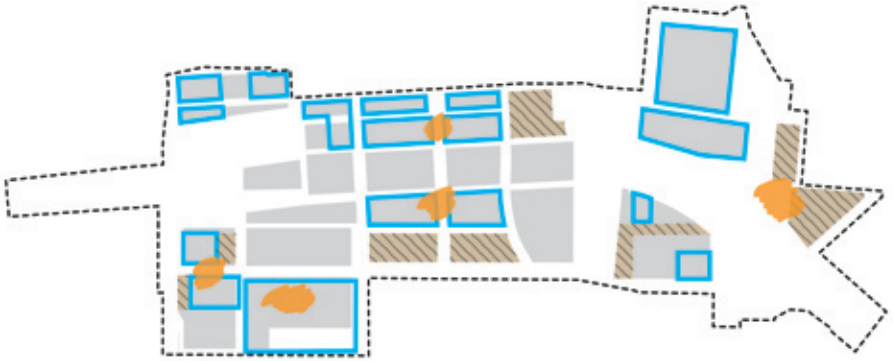
Stedelijke voorzieningen
Stedelijke voorzieningen overstijgen het draagvlak van Zuidas. Het gaat om een mix van hoogwaardige voorzieningen op het gebied van cultuur, detailhandel, horeca, leisure en winkels. Zuidas kan een trekpleister worden die complementair is aan de binnenstad. Hierbij horen winkels van topniveau die internationale allure uitstralen. Gedacht kan worden aan modezaken, specialistische en thematische winkels en topwarenhuizen die in Nederland nog niet aanwezig zijn.
De horecavestigingen zijn bij uitstek belangrijk om mensen in Zuidas langer te laten verblijven en ontmoetingsplekken te creëren. Hierdoor ontstaan sociale brandpunten en terrassen verhogen de levendigheid op straat. Tijdens de ontwikkeling van Zuidas is bovendien ruimte gewenst voor tijdelijke voorzieningen en evenementen die de kwaliteit en naamsbekendheid van Zuidas ondersteunen.

Winkelvoorzieningen Zuidas
Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot toplocatie, dus ook voor winkels. Deze toevoeging past prima in de gemeentelijke ambitie van Amsterdam Topstad. Bij top moet gedacht worden aan winkelformules en –ketens die voor Nederland uniek, exclusief en/of internationaal zijn en die iets nieuws toevoegen aan het bestaande aanbod in de regio. Verschillende studies en marktinschattingen duiden op de kansrijkheid hiervan, mits een kritische massa van minimaal 15.000 m2 vloeroppervlak gemaakt wordt. Naast topsegment genereert een nieuwe stadsontwikkeling als Zuidas natuurlijk haar eigen lokale vraag in het basis- en middensegment. Hierbij wordt gedacht aan 15.000-25.000 m2, exclusief stationsgerelateerde voorzieningen. Voor stationsgerelateerde voorzieningen geldt een maximum van 10.000 m2.

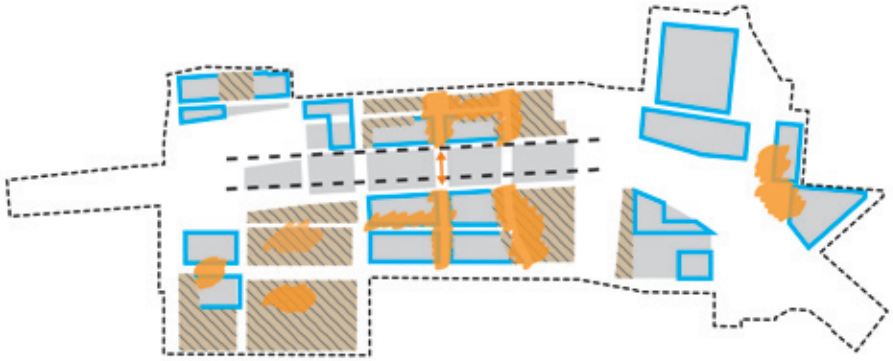
Voor het topsegment biedt Zuidas de exclusieve, internationale en hoogwaardige ambiance die hiervoor vereist is. De focus ligt op winkels in plinten, gevarieerd in karakter en maat en samenstelling, afgewisseld met horeca en andere voorzieningen. Naar binnen gerichte winkelcentra of malls passen daar in principe niet bij. De Beethovenstraat biedt uitstekende kansen, met uitstraling naar de Minerva as en het station aan de ene zijde, en de rustigere Ravelzijde aan de andere kant. Met name in de eerste fase, terwijl het dok in aanbouw is, ligt bij Ravel een prima startpositie.

Onderwijs en wetenschap
De aanwezigheid in Zuidas van hooggekwalificeerde topinstellingen in zorg en onderwijs betekent versterking van de kennisinfrastructuur. Vernieuwende concepten van samenwerking tussen bedrijfsleven en maatschappelijke sectoren kunnen meerwaarde genereren. Dit heeft positieve gevolgen voor de werkgelegenheid, het onderwijs, cultuur, sport en innovatie. Zuidas kan hiervoor de ruimtelijke faciliteiten bieden.

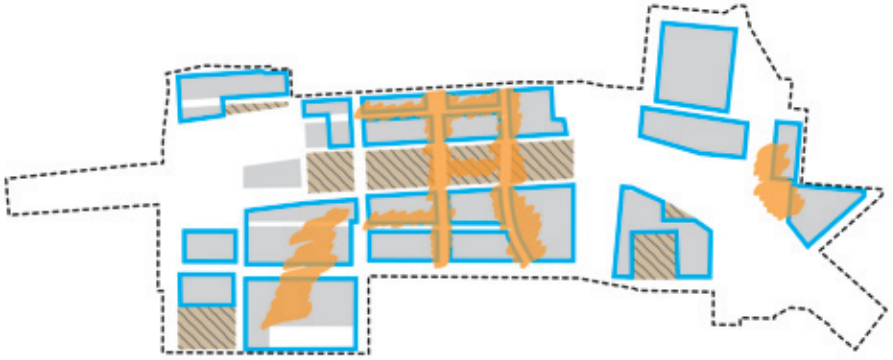
Kunst en cultuur
Kunst en cultuur behoren tot het DNA van Zuidas. Ze geven rijkdom in de stad, bevorderen de leefbaarheid en versterken de identiteit van Zuidas. Kunst moet van meet af aan een essentiële plek toebedeeld krijgen en integraal worden meegenomen met de planontwikkeling. Culturele voorzieningen moeten verder worden uitgebouwd wil het een substantieel onderdeel uitmaken van het programma. Met het Virtueel Museum Zuidas, Platform 21 en de voorbereidingen voor het Musicaltheater van Joop van den Ende wordt hiermee een begin gemaakt.



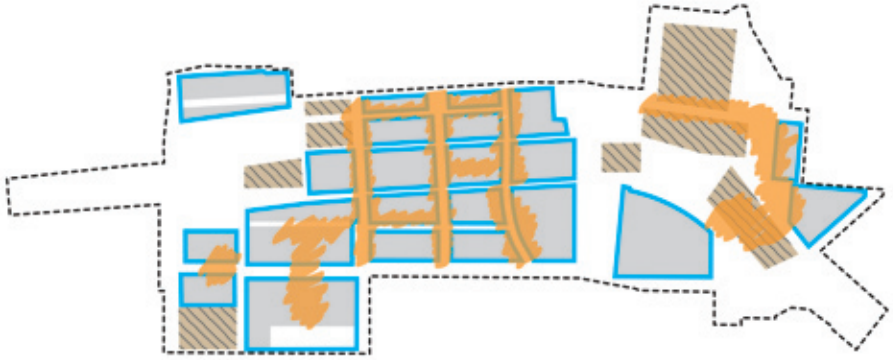
▲ *Periode 2007-2012*



▲ *Periode 2012-2017/18*



▲ *Periode 2018-2025*



▲ *Periode 2025-2033*

Groeikaart ontwikkeling Zuidas

- Bestaand/gereed
- In ontwikkeling
- Brandpunten van stedelijk leven (voorzieningen in plinten, drukte op straat)

6.6 Groeiende stad

Het ondergronds brengen van de huidige bundel infrastructuur, inclusief uitbreiding daarvan, in het Dok is een ingrijpende operatie. De fasering hiervan is bepalend voor de ontwikkeling van Zuidas. In stappen tussen 2012 en 2024 zal het hart een bouwput zijn. Hierdoor zal het niet mogelijk zijn Zuidas in één klap als stedelijk centrum neer te zetten. Zuidas zal zichzelf in die hoedanigheid moeten bewijzen, en haar imago zal moeten groeien. Er zijn op hoofdlijnen 4 fasen te onderscheiden.

fase 1 pré Dok
De huidige fase die ongeveer tot 2012 loopt geeft vooral de ontwikkelingen aan die worden gestuurd door de planningen van de deelgebieden in de pré Dokfase. Het stedelijke leven bevindt zich nog op van elkaar geïsoleerde plekken. Alleen het Zuidplein en gebieden bij Mahler met het Mahlerplein en Gershwin hebben een behoorlijke gebruikersdichtheid. Het bestaande station Zuid, hoewel pover qua kwaliteit en capaciteit, is tussen noord en zuid de belangrijkste schakel.

fase 2 Dok in ontwikkeling
In Fase 2, tot circa 2018, start de realisatie van het Dok. Nog steeds zijn de deelgebieden projectgestuurd. Doordat de A10 tunnels in bedrijf zijn en het spoor in aanbouw is er de kans station Zuid in deze fase geheel of gedeeltelijk te realiseren. Beethoven en Ravel worden ontwikkeld, met veel wonen, een museum, en het begin van een hoogwaardig winkelaanbod. Een van de belangrijkste interventies in deze fase is de verlaging van de Strawinskylaan, wat mogelijkheden geeft voor herontwikkeling van de noordzone en de transformatie van de Beethovenstraat tot een stedelijke straat met voorzieningen. Ook is de ontwikkeling van het VU-kwartier volop bezig met onder andere de herpositionering van de VU. Aan de noord en zuidzijde zijn verbindingen te maken, al dan niet tijdelijk van aard.

fase 3 het hart in ontwikkeling
In fase 3 kan er vanaf ongeveer 2018 in het hart van de Zuidas een netwerk van voorzieningen en stedelijk leven ontstaan. De aansluiting op het VU-kwartier is er. De dokzone is als project in ontwikkeling, maar Zuidas begint ook daar haar eigen dynamiek te ontwikkelen. Hotspots in het stedelijk leven ontstaan en verdwijnen, gepland of ongepland.

▲ *Rote Box, tijdelijk informatiecentrum, Berlijn*

fase 4 complete stad
Fase 4 is die van de complete stad, de projectfase voorbij. Met een eigen dynamiek en positie in de stad en de wereld. RAI en rechtbank zijn locaties die dan wellicht tot transformatie of herontwikkeling zijn gekomen.

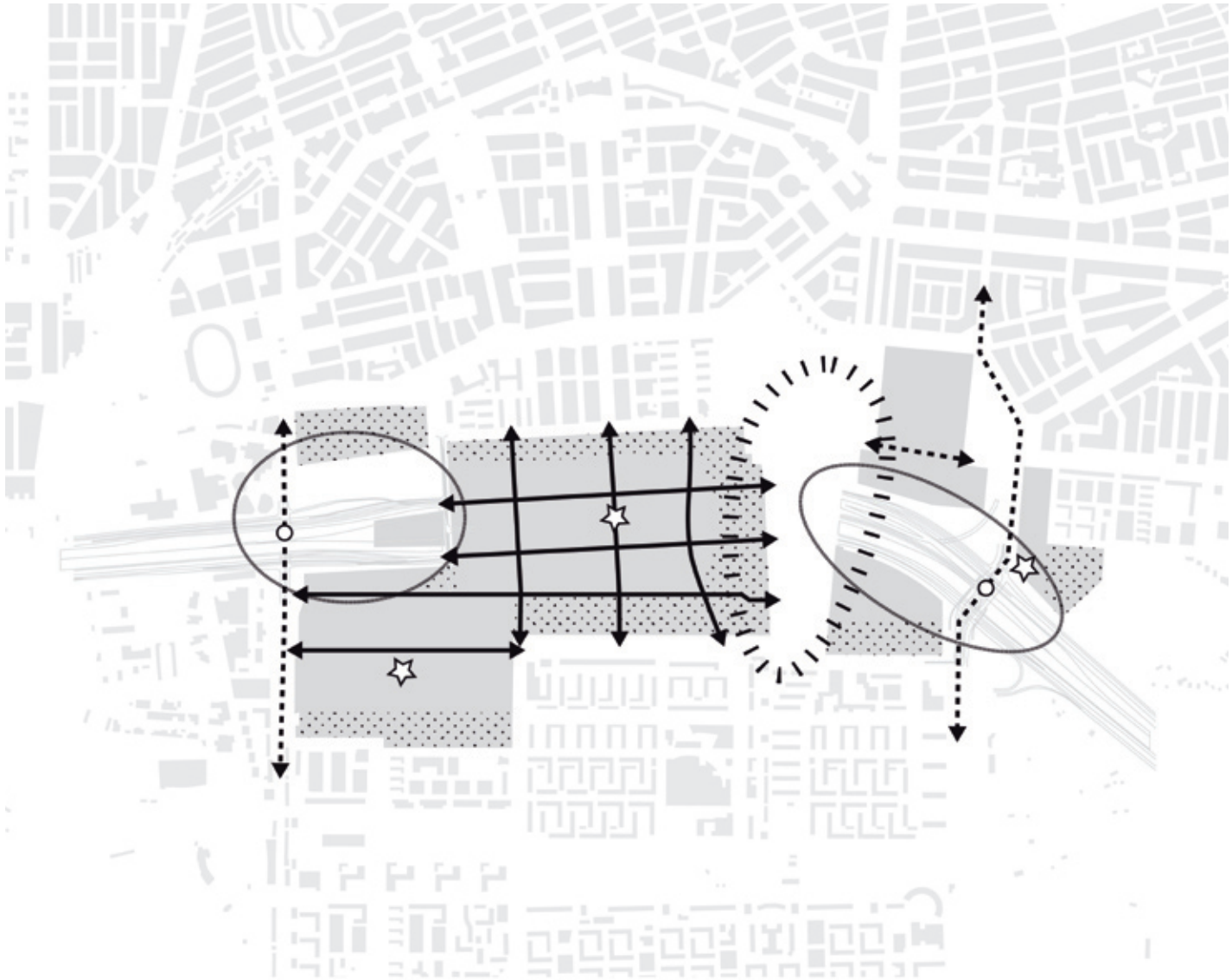
Zuidas kent geen eindbeeld, het is een gebied in ontwikkeling. Uitgangspunt is dat tijdens bouwproces een veilige en waar mogelijk ook attractieve omgeving wordt geboden. Door overlast te beperken, maar ook door van de nood een deugd te maken. Het bouwproces is immers ook imposant.

In Berlijn is hiervan destijds een attractie gemaakt met de bekende Rote Box op de Potzdammerplatz. Ook voor Zuidas is een dergelijk infopunt gewenst. Met tijdelijke voorzieningen of evenementen op strategische plekken kan de ontwikkeling van een stedelijk leven een duwtje gegeven worden.

Bouwwijze

De hoofdstraten en pleinen vormen een raamwerk van openbare ruimte. Hiertussen liggen grote bouwvelden, die meestal zo groot zijn, dat in de uitwerking een substructuur van tussenstraten en plekken nodig is. Al die uitwerkingen moeten tot een samenhangend stedelijk weefsel leiden. Een stad die louter uit individuele gebouwen bestaat, hoe goed ook, heeft geen samenhang. Accenten en bijzondere gebouwen kunnen pas aandacht krijgen als uitzonderingen als zodanig herkenbaar zijn. Dit betekent dat er zowel in de openbare ruimte, als bij de bebouwing voornamelijk moet worden gestreefd naar een eenheid.

7



Bebouwingstypologie

- Bouwveld: samenhangend ensemble met eenduidige definitie publiek/openbaar
- Specifieke vertaling bouwveld ensemble: aansluiting op omgeving zoeken
- Stadsstraat: plint van circa 10 meter hoog
- Route met plint waar mogelijk
- Dynamisch landschap tunnelmonden: (hoogbouw)accenten en solitaren mogelijk
- Parkgebied: transparante relaties, voorkant RAI-gebied gewenst
- Primaire urbane elementen gewenst: station, theater, universiteit
- Inpassingsopgave metro/trein

N

0 100 250 500m

7.1 Typologie

Zuidas kent een voor Amsterdamse begrippen zeer hoge dichtheid, een zeer gemengde samenstelling, en een complex en langdurig realiseringstraject. Daardoor is een grote diversiteit in ontwikkelingen te verwachten, en een groot verschil in karakter ten opzichte van de omringende delen van de stad. Dat is in lijn met de gedachte dat Zuidas niet meer van hetzelfde biedt, maar een aanvulling vormt op wat er al is. Waarbij wel gesteld is dat deze aanvulling een integraal deel van de stad vormt, op zijn eigen manier typisch Amsterdams.

Des te belangrijker is het te definieren waarin de samenhang gezocht dient te worden. Niet alleen voor de aansluiting op de stad, maar zeker ook voor de kwaliteit van Zuidas zelf. Een stad is meer dan een verzameling gebouwen. Daarom wordt in de ' Stadsplattegrond Zuidas' in paragraaf 8.3 een samenhangend kader van straten, grachten, openbare ruimten, en bouwvelden opgenomen. Richtlijnen voor de wijze waarop binnen die bouwvelden gebouwd wordt, worden opgenomen in een Welstandsnota Zuidas.

Kerngedachte is dat langs de stadsstraten samenhang, continuïteit en een publieksgerichte plint ontstaan, aansluitend op de aangrenzende stad. Die publieksgerichte plint dient bij te dragen aan de kwaliteit van het openbaar gebied. Het netwerk van stadsstraten definieert de bouwvelden. Deze bouwvelden vormen samenhangende ensembles van onderling herkenbare gebouwen, die deel uitmaken van het grotere geheel. Multifunctionele (her) bruikbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt met het oog op toekomstwaarde. Enkele publieke gebouwen kunnen zich als icoon verbijzonderen van de bouwvelden. Ook rond het park, en rond de standsentrees bij beide tunnelmonden, dient gezocht te worden naar samenhang. Maar wat voor gebouw dan ook, een van de belangrijkste aandachtspunten is de interactie tussen gebouw en publiek domein. En dat betreft zowel fysieke factoren als architectonische uitwerking of windhinder, als sociale factoren als (semi-) openbaarheid of flexibiliteit van gebruiks- en verhuurmogelijkheden.

▲ *Gesloten bouwblok*

▲ *Half-open bouwblok*

Solitair gebouw ▼

▲ *Flexibel bruikbaar casco*

Levendige plint ▼

▲ *Bank of America, NY (LEED Platinum): gemaakt van gerecyclede en recyclebare materialen, gebruik van opgevangen regenwater, ventilatielucht-uit is schoner dan lucht-in; daarmee fungeert het gebouw in feite als een groene long.*

▲ *New St Square, Londen (BREEAM Excellent): zich zorgvuldig voegend in de directe omgeving; de grootste Britse ontwikkelaars (Land Securities, British Land, Hammerson) hebben zich inmiddels gecommitteerd aan de ambitie van BREEAM Excellent.*

▲ *Forumgebouw, Zuidas: 50% energiezuiniger dan de standaard bij realisering, goed binnenklimaat, en een gedaald ziekteverzuim sindsdien; conform LEED zou het 'Gold' gescoord hebben.*

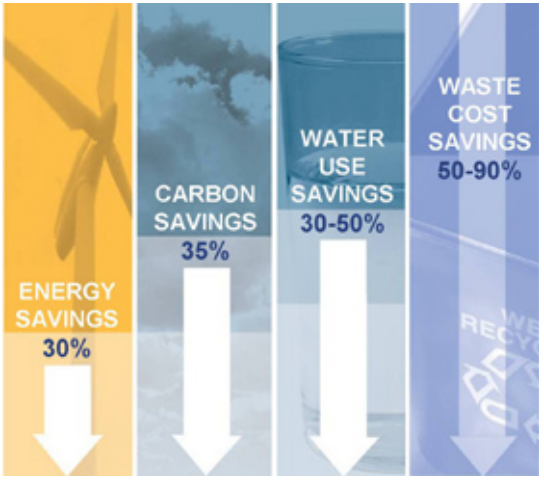
"Elke projectontwikkeling in Zuidas dient te streven naar een duurzaamheids-kwaliteitsniveau vergelijkbaar met LEED Platinum of BREEAM Excellent"

7.2 Duurzaamheid

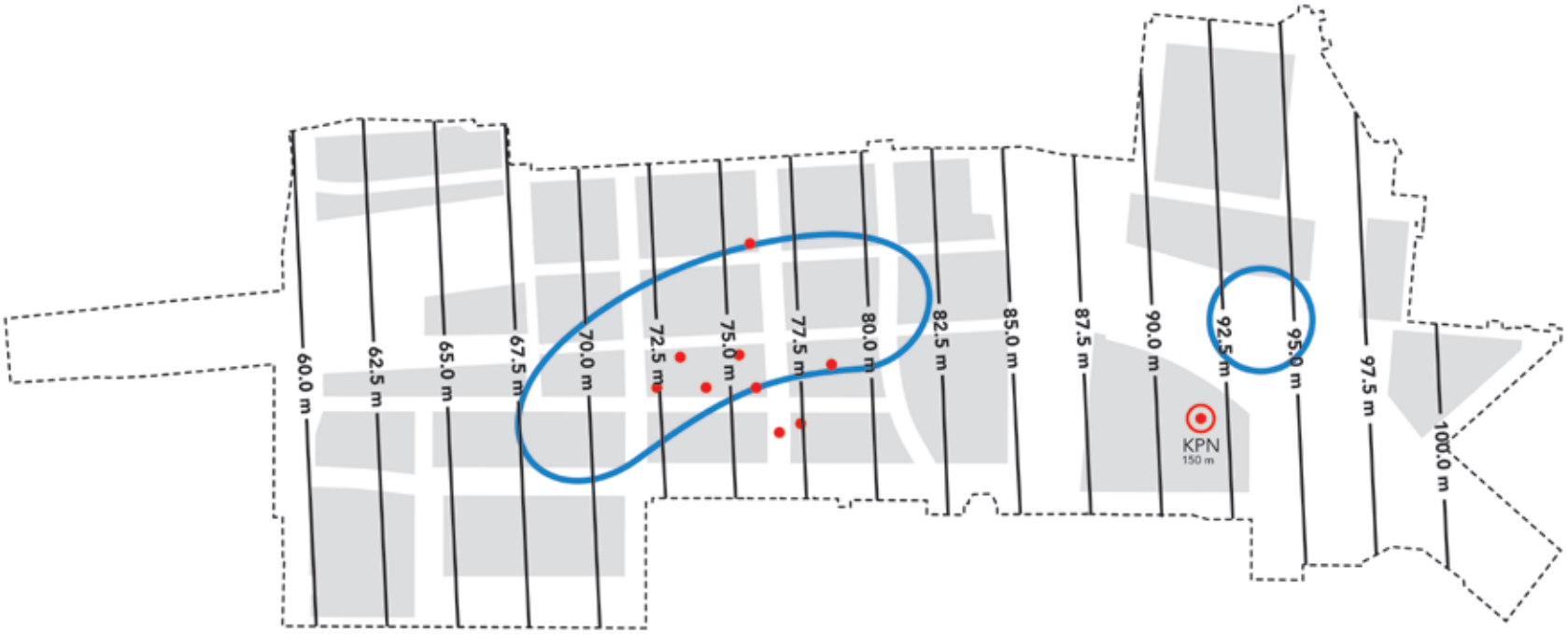
Het is de ambitie om in 2030 tot de top 10 van duurzame stedelijke centra in Europa te behoren. Dit impliceert het stellen van eisen aan bebouwing. Hiervoor bestaan systemen waarbij gebouwen punten scoren op duurzaamheidsaspecten, en zo gewogen kunnen worden.
Het voordeel van het op zo'n wijze vastleggen van duurzaamheidsdoelstellingen is dat dergelijke systemen niet statisch zijn, maar met maatschappelijke en technische ontwikkelingen meegroeien. Een opsomming van specifieke vereisten anno 2007 zou al snel achterhaald raken.
In Nederland wordt vaak Greencalc gehanteerd, maar voor Zuidas lijkt een internationale variant wenselijker. Het Britse BREEAM (BRE Environmental Assessment Method) wordt ook buiten de UK gehanteerd, en heeft sind de start in 1990 geresulteerd in zo'n 500.000 gecertificeerde gebouwen. Hierop gebaseerd is LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) van de US Green Building Council, sinds 2000. Gebouwen die volgens dergelijke systemen gecertificeerd worden kunnen scores behalen als Silver, Gold of Platinum (LEED). Deze scores worden bepaald aan de hand van categorieën als locatiesituering, water, energie, materiaal, binnenklimaat, en innovatie. Zuidas is het aan haar ambitie verplicht te gaan voor de hoogste score: LEED Platinum, BREEAM Excellent, of een equivalent in een ander systeem.

Het realiseren van louter dergelijke hoogste-categorie gebouwen zal niet van de ene op de andere dag realistisch blijken. Hoewel zeer lastig te kwantificeren (afhankelijk van de gekozen uitgangspunten kan een niet-gecertificeerd gebouw duurder uitvallen dan een gecertificeerd gebouw) zijn er gemiddeld extra investeringen te verwachten om deze ambitie te verwezenlijken. Daarbij zal de grootste toegevoegde duurzaamheidswaarde per geïnvesteerde euro eerder in het middentraject vallen (Silver en Gold), dan in het laatste stukje van de duurzaamheidtop (Platinum).
Maar de perceptie van haalbaarheid van ambities kan snel verschuiven. Waar tot slechts enkele jaren geleden een EPC (Energie Prestatie Coëfficient) beneden de 1,0 moeilijk haalbaar leek, is dit nu al standaard. Bovendien staan tegenover investeringen ook besparingen, zij het dat dit een langer dan gebruikelijke return-on-investment periode kan vragen.

Dit betekent echter dat de Onderneming zelf actief kan en moet bijdragen aan een startsituatie die de haalbaarheid van een topambitie sterk vergroot (zie hoofdstuk 8: 'Implementatie'). Bijvoorbeeld door het aanbieden van een collectieve voorziening voor warmte en koude (waarin Zuidas nu al voorziet). Of door voorzieningen te treffen die een langere investeringshorizon stimuleren.



▲ *Gemiddelde besparingen van duurzame gebouwen (USGBC).*



Maximale bouwhoogte richtlijnen schiphol

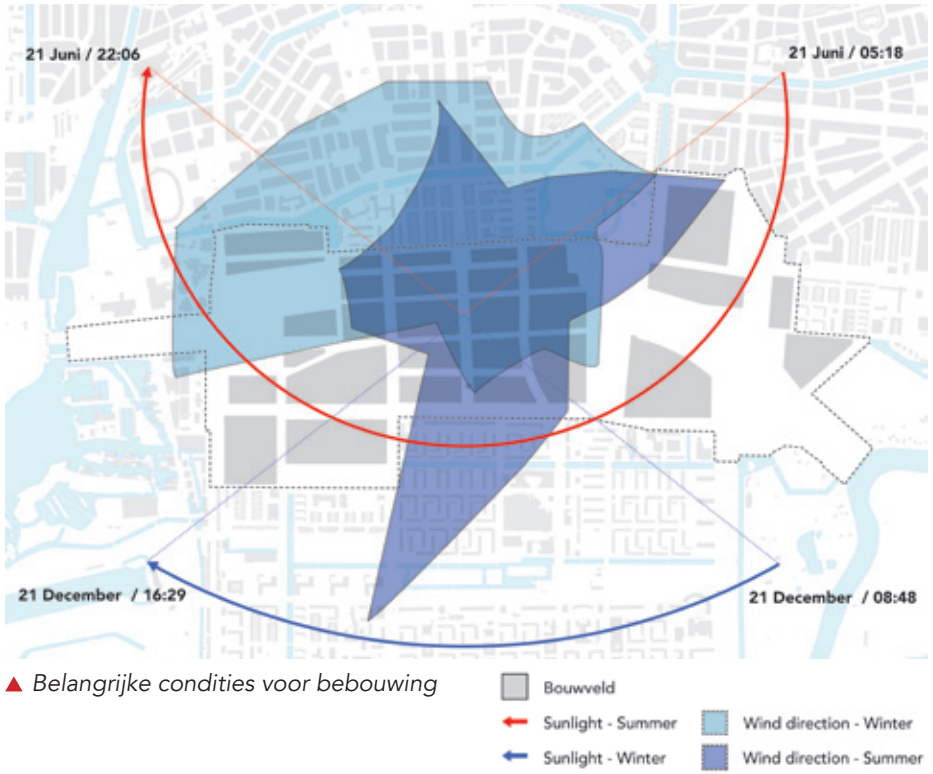
- Bouwveld
- Maximale bouwhoogte
- Reeds verleende ontheffing
- Zone in aanmerking voor extra bouwhoogte

7.3 Bouwhoogte

Bebouwing heeft een sterke invloed op het microklimaat in de openbare ruimte. Wanneer een gebouw enkel als architectonisch hoogstandje wordt ontworpen, kan dit leiden tot veronachtzaming van het directe effect op het publieke domein. De voorbeelden hiervoor zijn in Zuidas al voorhanden. Daarom dient bij elk bouwproject het effect op het microklimaat voorop te staan. Ook hier is weer het ontwerp van de margezone en de plint, daar waar gebouw het maaiveld raakt, van belang.

De gebouwstructuur in Zuidas bestaat overwegend uit een onderbouw van 30 meter hoogte waarop torens geplaatst zijn. Dit principe maakt bouwen in een hoge dichtheid mogelijk. Bij een maximale hoogte van 30 meter is een goede dag- en zonlichttoetreding in binnenhoven mogelijk.
De maximumhoogte van de torens houdt rekening met hoogtebeperkingen van de aanvliegroute naar de luchthaven Schiphol. De bouwhoogtecontouren uit het Luchtvaart Indeling Besluit (LIB) zijn hierbij maatgevend.
Wel kan in het kader van het hieraan gekoppelde Instrumental Landing System (ILS, = radar) van de luchthaven vrijstelling verleend worden op de bouwhoogtecontouren zoals aangegeven. Hierover is in 2002 overeenstemming bereikt met het Rijk. Dit heeft er toe geleid dat in het centrum van Zuidas een groot aantal torens tot 105 meter hoogte kunnen worden gebouwd. Maar het al dan niet verlenen van vrijstelling voor extra hoogte betreft altijd een afweging die per individueel gebouw bepaald zal worden.

Het resultaat zal zijn dat Zuidas op wat grotere afstand een silhouet met ensemble van torens zal gaan laten zien. Dit wordt een markant beeld in de stad en omgeving, dat de dynamiek van Zuidas sterk benadrukt.
In dit ensemble zouden eventueel een aantal landmarks opgenomen kunnen worden hoger dan 105 meter. Het betreffen nog nader te bepalen locaties in het hart van Zuidas nabij het station Zuid en/of het overgangsgebied tussen het station en de universiteit. Daarnaast is de locatie ten noorden van de bocht ter hoogte van het station Rai markant genoeg voor de situering van een landmark. De maximale bouwhoogten van deze torens moeten aan de hand van omgevingsstudies bepaald worden. Ook hiervoor geldt weer dat situering, vorm, en materialisering mede bepalend zijn voor het al dan niet verkrijgen van vrijstelling van de contouren van het LIB.



▲ *Belangrijke condities voor bebouwing*

Implementatie

8

De Visie Zuidas geeft de ambitie voor de toekomst weer zoals die in 2007 gezien wordt. Geen blauwdruk dus, maar een 'programakkoord'. De Onderneming dient hieraan vorm te geven, met uitwerkingsplannen die ambities concretiseren. Tijdens dat proces kan de behoefte ontstaan aan een update van de visie, door verschuivende inzichten of ontwikkelingen in de economische of maatschappelijke context. De Visie Zuidas is daarvoor de basis waarop onderneming en overheid met elkaar in gesprek blijven over ambities. Dit proces is vastgelegd in een apart document, de Samenwerkingsovereenkomst (SOK). De minimale eisen en randvoorwaarden die aan de ontwikkeling van Zuidas gesteld worden zijn vastgelegd in het Programma van Eisen Stedelijke Ontwikkeling.

De uitdaging voor de Onderneming is om invulling te geven aan de ambities die in de Visie Zuidas vervat zijn. Hiertoe zijn in dit hoofdstuk een tiental concrete opgaven geformuleerd die in het bijzonder kansrijk lijken. Daarnaast wordt benadrukt dat de ambitie om duurzaam succesvol te zijn alleen te realiseren is als de Onderneming zichzelf een aantal opgaven stelt. Een van de eerste uitwerkingsstappen die de Onderneming hiertoe kan zetten is het maken van een duurzaamheidplan en een beeldkwaliteitplan.

Zone van hoge kwaliteit en lage emissie

- Zone van hoge kwaliteit en lage emissie
- Invloedssfeer
- A10
- Hoofdnet
- Stadsstraat

N

0 100 250 500m

Het ondergronds brengen van de infrastructuur in het Dok biedt de kans op een optimaal leef- en verblijfsklimaat in een voorheen zwaar belast gebied. De onderneming dient deze kans vorm te geven, met de ambitie deze over heel Zuidas uit te laten strekken.

8.1 Ten slotte: maatschappelijk verantwoord ondernemen

Om de duurzaamheidsambitie te verwezenlijken is meer nodig dan het stellen van criteria voor individuele ontwikkelingen. Aspecten die het niveau van een individueel project overstijgen, kunnen alleen door de Onderneming opgepakt worden. Er liggen kansen om Zuidas niet slechts op gebouwniveau te laten uitmunten, maar als gezamenlijke gebied. Daarmee wordt de startsituatie versterkt voor individuele projecten om uit te blinken in duurzaamheid. Maar ook om de geweldige investeringen in het Dok zich te laten uitbetalen in een hoge kwaliteit op alle vlakken, van economisch succes en woonkwaliteiten, tot gezondheid en verblijfskwaliteit. Het resultaat kan een 'zone van hoge kwaliteit en lage emissie' zijn, precies in het dichtst bebouwde hart van Zuidas.

Op gebouwniveau wordt voor concretisering van duurzaamheidsambities op de LEED-certificering of een vergelijkbare systematiek ingezet. Zo is ook op duurzaamheid op organisatieniveau in te zetten met een EMS (Environmental Management System) certificering conform ISO 14001. Hierin ligt een verantwoordelijke en zorgvuldige bedrijfsvoering verankerd. Bovendien doet de Onderneming jaarlijkse verslaglegging volgens de richtlijnen van GRI (Global Reporting Initiative).

In de werkwijze van de Onderneming staan 6 managementopgaven centraal:

1) **mobiliteitsmanagement**
- het nog verder optimaliseren van de modal split, met prioriteit voor fiets en voetganger, en vervolgens openbaar vervoer, ten opzichte van de auto; bijvoorbeeld door op uitbreiding van het tramnet te anticiperen, of door realisatie van gesubsidieerde of zelfs gratis fietsparkeervoorzieningen; met optimaal gebruik van alternatieve mogelijkheden (telewerken, carpoolen, etc.)

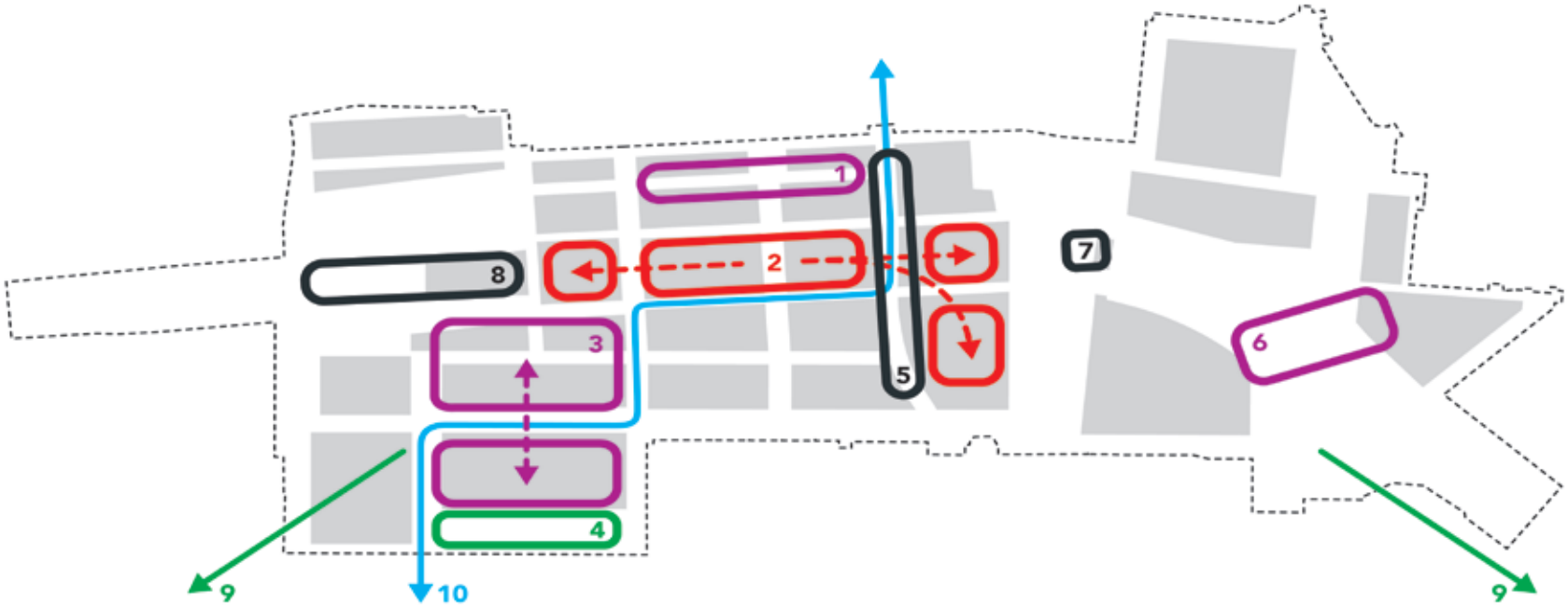
2) **parkmanagement**
- een collectieve logistieke voorziening, om individuele logistieke verkeersbewegingen te beperken (bijvoorbeeld met een ontvangst goederenstation)
- idem voor afvalreductie en -inzameling, om te voorkomen dat uiteindelijk 12 à 20 vuilniswagens permanent door Zuidas zullen rijden
- aansluiting te stimuleren van projecten op de collectieve warmte en koudevoorziening die in Zuidas al in ontwikkeling is
- een plan de ecologische waarde van Zuidas te verhogen, niet als mitigerende maatregelen, maar om de biodiversiteit in Zuidas te vergroten
- het realiseren van openbare ruimte van hoge kwaliteit en robuuste samenhang, als verbindend element voor het collectieve stedelijke leven

3) **watermanagement**
- initiatieven voor het minimaliseren van watergebruik binnen Zuidas
- idem voor maximale retentie en gebruik van hemelwater in het Zuidasgebied

4) **constructiemanagement**
- ontwikkelaars en aannemers voor projecten binnen Zuidas dienen evenals de Zuidas Onderneming EMS gecertificeerd te zijn conform ISO 14001
- minimaliseren van overlast tijdens de lange ontwikkelingstijd, voor zover nog niet ondervangen met bovenstaande individuele certificeringseis (o.a. coördinatie van de vele bouwprojecten)
- het opstellen van een nul-ongevallen strategie voor de constructiefase van Zuidas

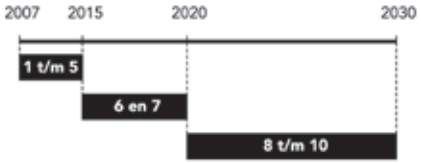
5) **economisch management**
- hanteren of overtreffen van een enkelvoudige terugverdientijd van tien jaar voor milieu- en energiemaatregelen, conform het eigen beleid van de Gemeente Amsterdam en de Rijksgebouwendienst.
- te onderzoeken met welk financieel instrumentarium de onderneming maatregelen kan stimuleren met een langere dan gebruikelijk gehanteerde return-on-investement periode, ook voor minder draagkrachtige functies, bijvoorbeeld een 'Zuidas Fonds voor Duurzaamheid'

6) **sociaal management**
- het maken van een sociaal plan dat een gebalanceerde mix van programma nastreeft door alle fasen van de ontwikkeling heen, inclusief sociaal-culturele voorzieningen, en inclusief tijdelijke maatregelen of evenementen
- het opzetten te stimuleren van een (tijdelijk) collectief trainingscentrum voor (schaars) constructiepersoneel in Zuidas.



Actiekaart opgaven

1 Strawinskylaan
2 Verschuiving programma Composer-Ravel
3 Uitwisseling programma
4 Verplaatsing sportclub Buitenveldert
5 Toevoeging plintprogramma
6 Opwaarderen station Rai e.o.
7 Vergroten levendigheid park
8 Benutting ruimte tussen infrastructuur
9 Verbetering verbinding met A'damse Bos en Amstel
10 Tramlijn 5



8.2 Opgaven

In hoofdstuk 6 is geanalyseerd waar zich de programmatische speelruimte bevindt voor de verdere ontwikkeling van Zuidas. Wanneer deze naast de ambities van de visie gelegd worden leidt dit tot een tiental concrete opgaven waarvoor de Onderneming de optimale invulling dient te vinden.

1) Strawinskylaan
De huidige verhoogde ligging Strawinskylaan is in principe strijdig met het idee van de maaiveldstad die met de realisatie van het Dok ingezet wordt. De optimale inpassing van de huidige Strawinskylaan in de ontwikkeling van Zuidas, inclusief een besluit tot het al dan niet verlagen, vraagt om nader onderzoek.

2) programmaverschuiving
Programmaverschuiving, met name wonen, vanuit de dokzone naar Ravel. Ravel kan daartoe met een halfopen blokstructuur met (collectieve) tuinen tot aan de sportvelden ontwikkeld worden. Daarmee kan een potentieel onduidelijke parkrandzone beter gedefinieerd worden, worden woonkwaliteiten beter benut, wordt een te dominerende omvang van de woonfunctie in het hart van de Zuidas voorkomen en ontstaat in het hart van Zuidas ruimte om station en stedelijk programma beter in de context te verankeren.

3) kenniskwartier
Herontwikkeling van een kenniskwartier aan weerszijden van de Boelelaan; een geïntegreerd milieu met universiteit, hogescholen, wonen, voorzieningen, met bijzondere aandacht voor kruisbestuiving met het bedrijfsleven.

4) inpassing velden
Inpassing van de velden van de Sportclub Buitenveldert als een sociale schakel tussen Buitenveldert en de Zuidas.

5) optimalisering Beethovenstraat
Optimalisering van het profiel en alignement van de Beethovenstraat, zodanig dat de bestaande bebouwing ruimte krijgt zich met een voorkant en stedelijke plint op de straat te oriënteren. Een 'nieuwe Beethovenstraat met winkels in het topsegment, in het verlengde van de 'oude Beethovenstraat' in Zuid.

6) Europaboulevard
De Europaboulevard als stedelijke en sociaal veilige verbinding aan weerszijden van de A10. Met de aanleg van het Dok zijn ingrijpende aanpassingen van station RAI en de aansluiting op de snelweg noodzakelijk. Dit is de gelegenheid de kwaliteit van de nu zielloze onderdoorgang te verbeteren, zo mogelijk met toevoeging van programma.

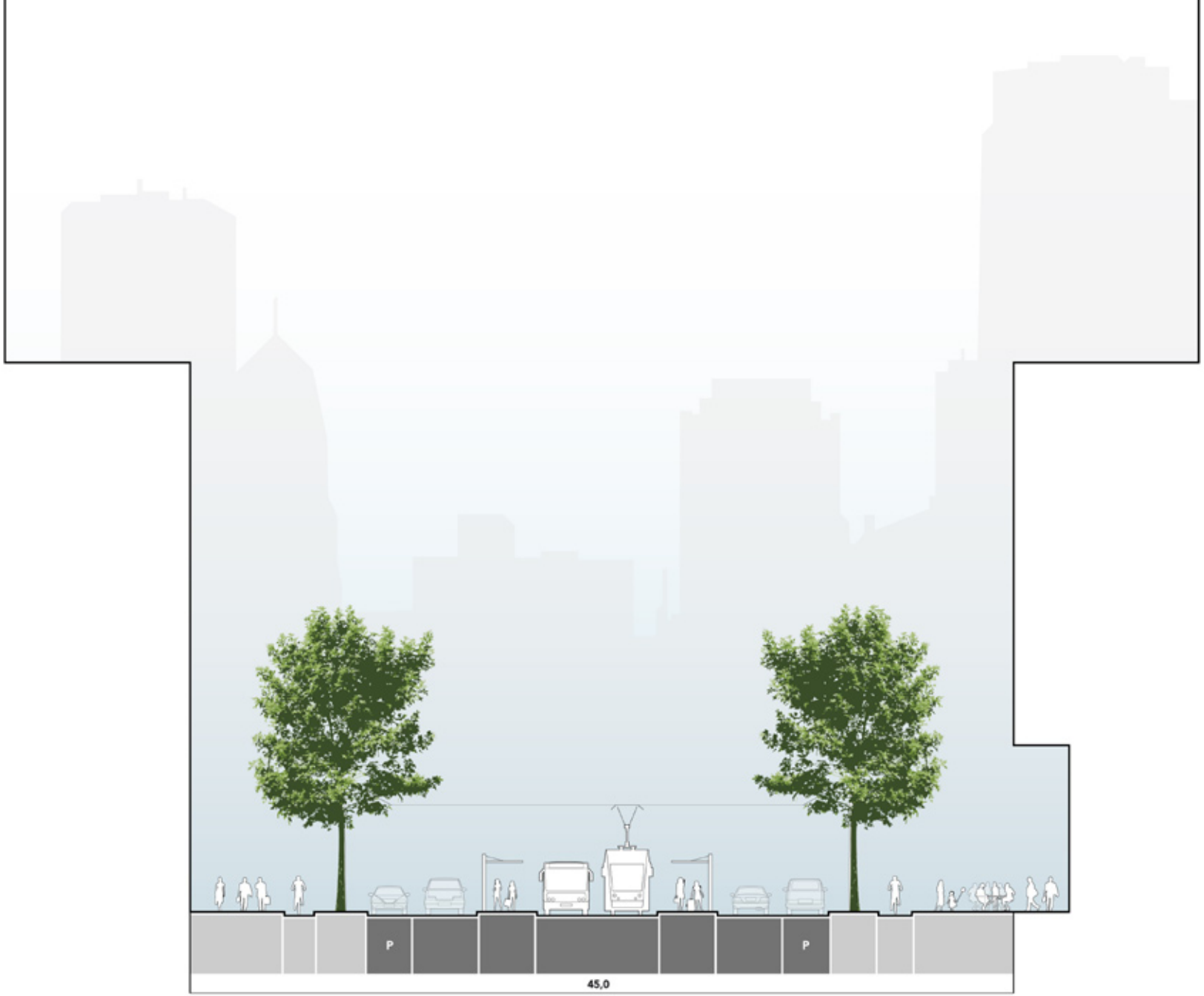
7) Beatrixpark
Definiëring van het Beatrixpark bij de oostelijke tunnelmond. Een parkpaviljoen met bijzonder programma kan de levendigheid van het park vergroten en tegelijk het geluid van de tunnelmond afschermen.

8) metrostation Amstelveenseweg
Verbetering van de aansluiting van metrostation Amstelveenseweg.
Bij de uitwerking van de westelijke tunnelmond van het Dok, en toevoeging van programma, is de mogelijkheid te onderzoeken van een directe verbinding met Zuidas.

9) relatie landschap
Versterking van de relatie met het Amstellandschap en het Amsterdamse Bos. Met de herstructurering van de snelwegaansluiting op de Europaboulevard ontstaat ruimte die ingezet kan worden voor verbetering van de verbinding tussen Zuidas en Amstel. Bijvoorbeeld met een kleine jachthaven. Richting het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer kunnen er meerdere, fijnmazige verbindingen gezocht worden.

10) inpassing lijn 5
Inpassing van lijn 5 tussen Centrum, Zuidas en Amsterdamse Bos mogelijk maken. De typisch Amsterdamse tram staat symbool voor de inbedding van Zuidas in de stad, en kan eindelijk het Amsterdamse Bos bereikbaar maken met openbaar vervoer.

Algemene opgave
Tenslotte is het gezien de lange ontwikkelperiode van Zuidas belangrijk om permanent aandacht voor tijdelijkheid te hebben. Tijdelijke maatregelen en initiatieven kunnen een essentiële bijdrage leveren aan de kwaliteit en leefbaarheid tijdens de ontwikkelperiode.



▲ *Indicatief profiel Beethovenstraat en Buitenveldertselaan (45m) ter hoogte van openbaar vervoerhalte*

8.3 Stadsplattegrond

Houvast en flexibiliteit
De ambities uit de Visie Zuidas vereisen enthousiast doorzettingsvermogen en flexibiliteit bij praktische haken en ogen. Maar ook houvast op hoofdlijnen. De stadsplattegrond is een stedelijk raamwerk dat deze houvast biedt. Dit gebeurt door het vastleggen van de profielgrenzen van de stadsstraten. Profielgrenzen die kwaliteitvolle stadsstraten opleveren, en die tevens het toekomstig verkeer kunnen verwerken. De stadsplattegrond is daarom afgestemd op het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas.

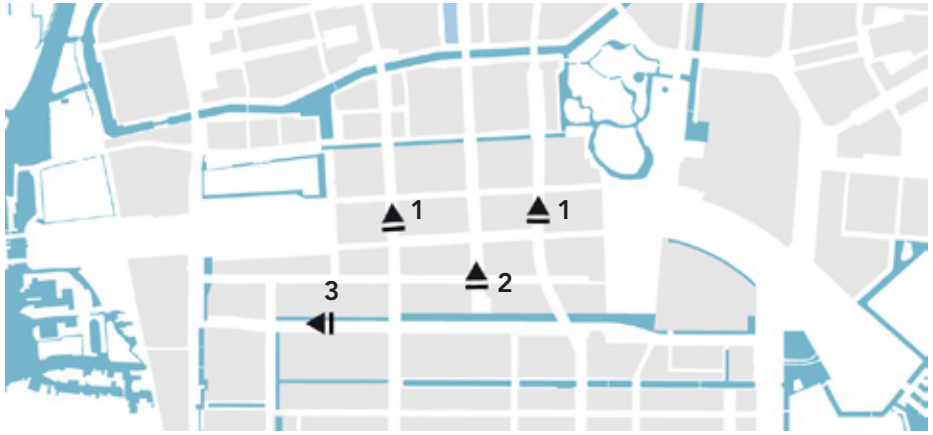
Hoofdlijnen en uitwerking
De Stadsplattegrond is geen blauwdruk, geen klassiek stedenbouwkundig en architectonisch plan. Dat zou ook helemaal niet kunnen. Anders dan bij de aan Zuidas grenzende stadsdelen, die zijn ontstaan als uitbreidingswijken met overwegend woningbouw, gaat het bij Zuidas om een complexe stedelijke transformatie, over lange tijd, met een zeer gemengd programma, en met vele betrokkenen. Wat de Stadsplattegrond wél doet is de hoofdlijnen van dit transformatieproces vastleggen. Concreet waar dat mogelijk is, indicatief of als opgave waar dat nog niet kan. Bijvoorbeeld rond het Dok, waar technische uitwerkingen mede bepalend zullen zijn voor de ontwikkelrandvoorwaarden of maaiveldhoogten. Of in het VU-kwartier, waar (ver)nieuwbouw van universiteit en ziekenhuis, verplaatsing en vergroting van sportvelden, plus de opgave van een goed circulerend waternet een logistieke opgave van passen en meten zal zijn. De ervaring bij stedelijke transformatie leert dat zich tijdens dit proces situaties voordoen die om inventieve oplossingen vragen. Zaak daarbij is de hooflijnen van de stadsplattegrond niet uit het oog te verliezen.

Stadstraten
De stadsstraten zijn cruciaal voor de stedelijke kwaliteit en de aansluiting op de omringende stad. Daarbij is gezocht naar een optimaal evenwicht tussen het gemengde gebruikskarakter van de Amsterdamse stadsstraat, en moderne vereisten als vrijliggende banen voor fiets of openbaar vervoer. Waar mogelijk worden de profielgrenzen van deze stadsstraten vastgelegd. Zo wordt bijvoorbeeld de Beethovenstraat ten opzichte van het huidige profiel versmald tot 45 meter breedte. Breder dan het vooroorlogse deel van de Beethovenstraat, maar door de hogere bebouwing in Zuidas met een vergelijkbare verhouding tussen straatbreedte en wandhoogte (torens uitgezonderd). Met dit profiel kan een continue plint langs de straat gemaakt worden. Daarbij is rekening gehouden met voldoende uitbreidingsruimte bij bestaande bebouwing als ABN-AMRO en WTC om ook daar een plint naar de straat mogelijk te maken.

Binnen de profielgrens wordt als richtlijn een zonering aangegeven van rijbaan (auto, openbaar vervoer) en trottoirzone (voetganger, fiets, bomen). Met deze zonering wordt zo veel mogelijk continuïteit in de straatinrichting nagestreefd, zodat daarbinnen flexibliteit is voor de invulling. Door de tijd heen, waarin vervoersprioriteiten of gebruiksintensiteiten kunnen variëren. Maar ook in de straat zelf, waar tramhaltes, kruispunten, of straatterrasjes elk hun eigen ruimte vragen.

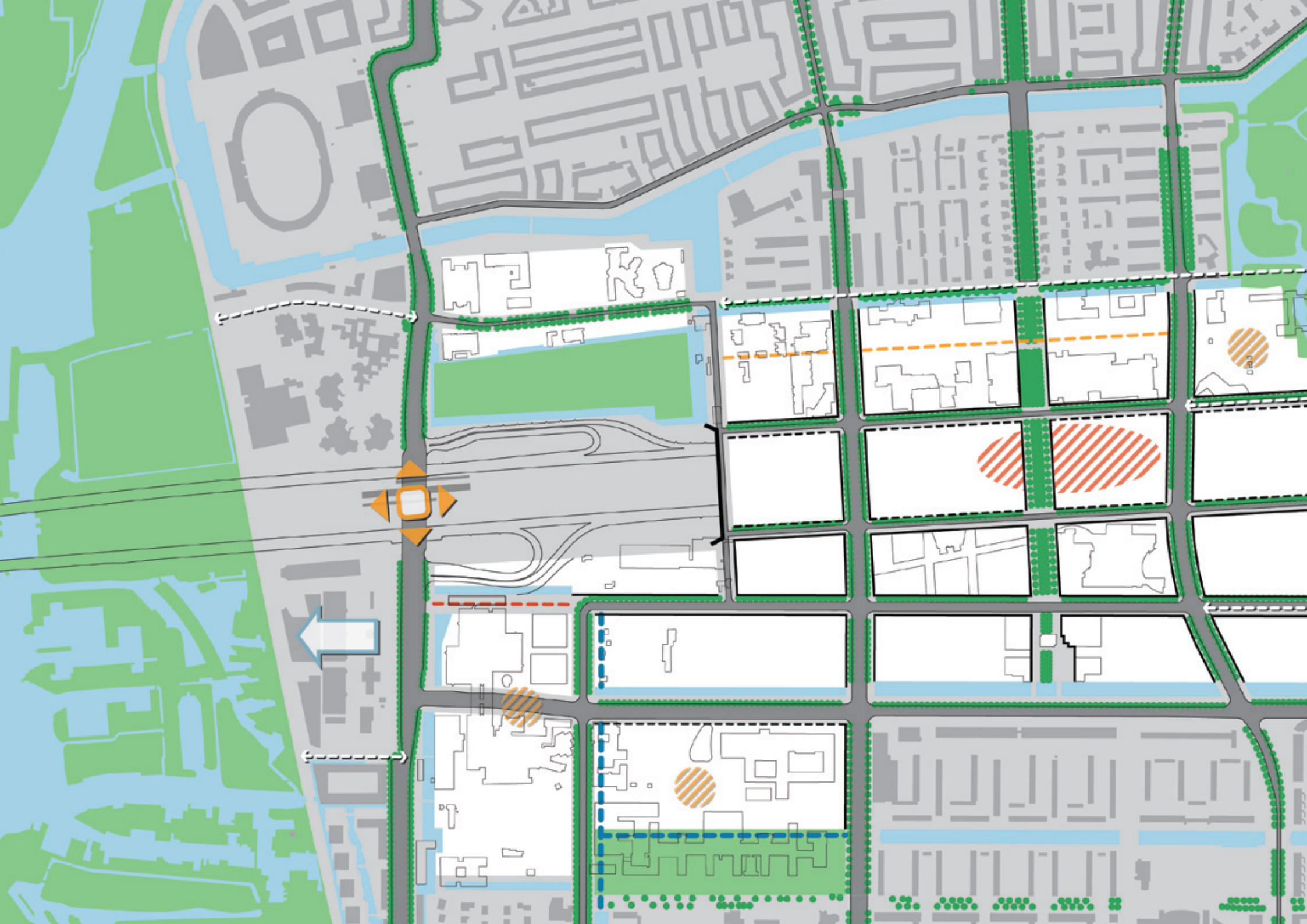
In de inrichting wordt aangesloten bij het beproefde principe van de stad, en de aangrenzende stadsdelen in het bijzonder: een straat met asfalt rijbaan en een betegelde trottoir- en bomenzone, in beton dan wel graniet. Voor trottoirs is nadrukkelijk te streven naar een onbelemmerde doorgang van minimaal 3 meter.

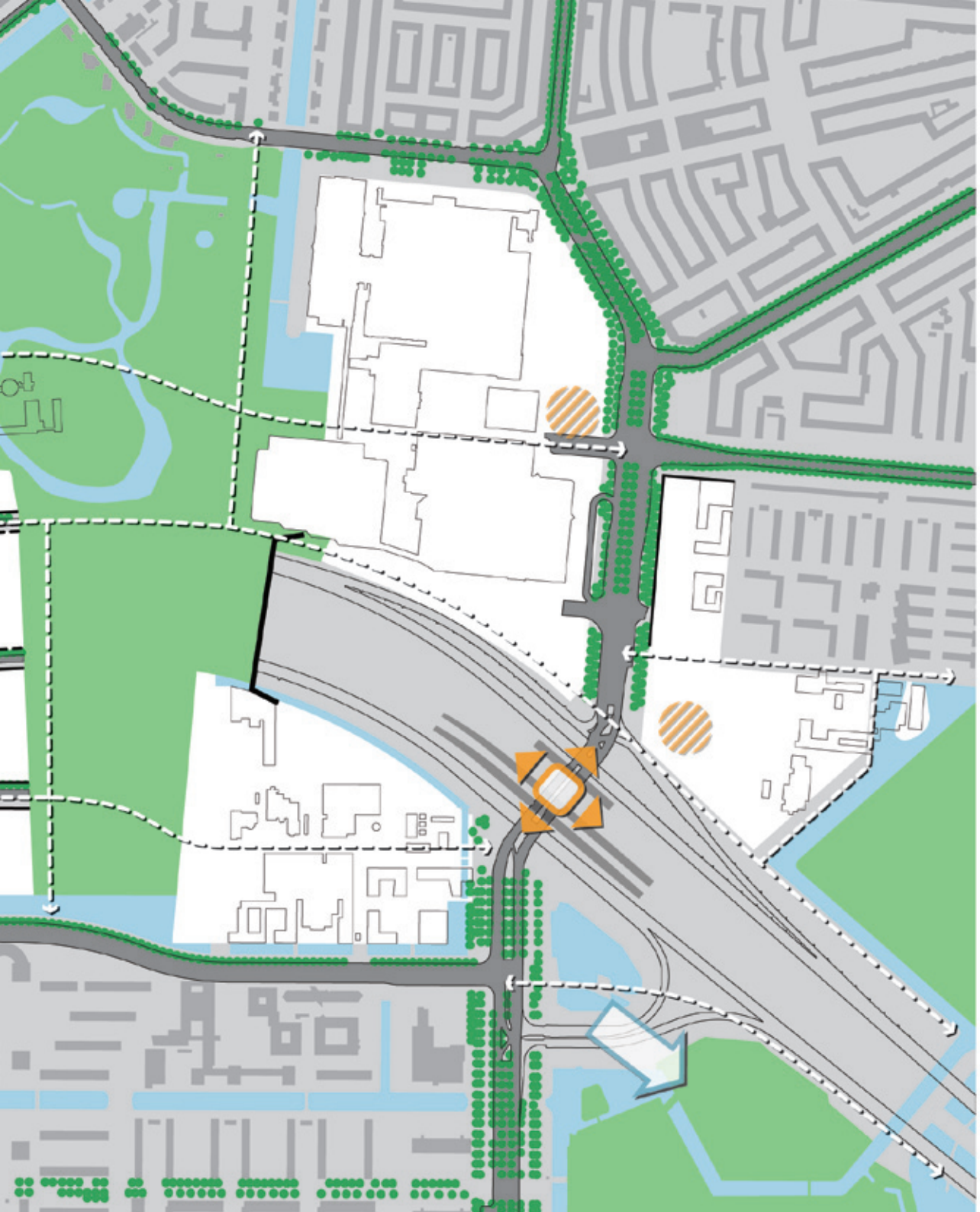
De Strawinskylaan is in de stadsplattegrond niet als cruciale stadsstraat opgenomen. Daarbij wordt de mogelijkheid open gehouden



▲ *Overzichtskaart profielen*

1 *Beethovenstraat/Buitenveldertselaan*
2 *Minerva as*
3 *de Boelelaan*





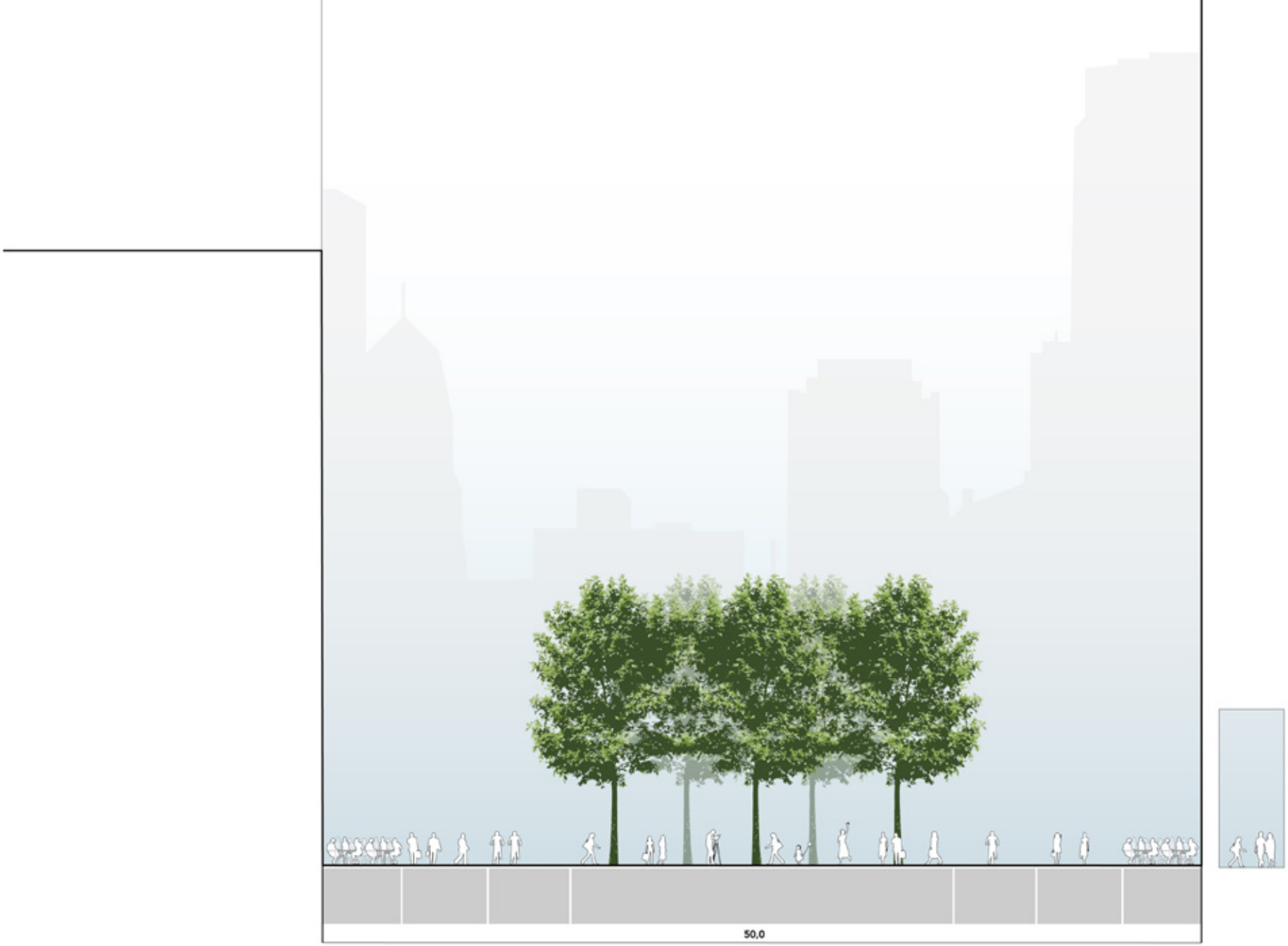
Stadsplattegrond Zuidas

September 2009

- Bouwveld (nader uit te werken)
- Bestaande bebouwing of bebouwing in aanbouw/vergund
- Profielgrens met samenhang in rooilijn en continuïteit van de plint
- Profielgrens indicatief
- Rijbaan auto en openbaar vervoer
- Langzaam verkeer en verblijfsgebied
- Belangrijke schakelroute langzaam verkeer
- Hoofdwaterstructuur
- Bomenlaan indicatief
- Opgave: inpassing openbaar vervoer terminal
- Opgave: programma met openbare ruimte van stedelijk belang
- Opgave: reconstructie stadsentree en aansluiting op dokstraat
- Opgave: versterking landschappelijke relatie
- Opgave: waterverbinding
- Opgave: verbinding Mahlerlaan/Amstelveensweg
- Opgave: inpassing Strawinskylaan
- Opgave: relatie groen/stad

N

0 50 100 250



▲ *Indicatief profiel Minerva as (50m) ter hoogte van Mahlerplein*

tot een optimale inpassing van de straat, zoals in de opgave in paragraaf 8.2 genoemd. Ook met een mogelijke afwaardering van de verkeersfunctie, wanneer de dokzone ontwikkeld is. Wat betreft de Mahlerlaan wordt in de stadsplattegrond juist aangegeven de mogelijkheid te onderzoeken deze stadsstraat te verlengen tot aan de Amstelveenseweg. In ruimtelijke zin zou dit tot een versterkte aantakking van Zuidas op de westelijke flank kunnen leiden. Natuurlijk zou de verkeerskundige wenselijkheid en haalbaarheid eerst zorgvuldig onderzocht moeten worden Ook hierbij hangt een en ander af van de definitieve uitwerking van de dokzone en aansluiting op de A10.

Bouwvelden
Met het raamwerk van stadsstraten worden de bouwvelden bepaald. Deze zijn als het ware de contramal van het raamwerk. Het zijn veelal ruime bouwvelden. In de uitwerking hiervan is het zeer wel mogelijk dat binnen het bouwveld een lokaal patroon van straten en verblijfsruimten gewenst is. Hierbij dient een eenduidige en samenhangende materialisatie gezocht te worden, intern en in aansluiting op de omgeving. Overmaat in zowel oppervlak als verbijzonderde inrichting dient vermeden te worden.

Openbare ruimte en bebouwing staan daarbij in wisselwerking tot elkaar. Elke bouwaanvraag zou vergezeld moeten gaan van een kaart waarop getoond wordt hoe het bouwplan de relatie tot de directe (toekomstige) context versterkt: de aangrenzende kavels, de overzijde van de straat, en de openbare ruimte. Wat betreft die relatie tot de openbare ruimte dient de ontwikkelende partij aan te geven dat is ingezet op 'best practice' waar het gaat om microklimaat, met name windhinder en bezonning.

Pleinen
Op een aantal plekken is aangegeven dat in de bouwvelduitwerking een ruimte van stedelijk belang kansrijk en wenselijk is. Dit betreft een samenspel van openbare ruimte, architectuur en functiegebruik, zoals theater, museum, universiteit, ziekenhuis. Rond het station Zuid is deze opgave extra omvangrijk met de inpassing van een openbaar vervoer terminal (OVT). Uitwerking hiervan is bij de bouwveldontwikkeling nader te onderzoeken.
De Minerva-as neemt hierin een bijzondere positie in. Deze geldt in zijn geheel als samenhangende reeks verblijfsruimten, en is bovendien een belangrijke fietsroute. Deze as heeft voorrang boven de kruisende stadsstraten, wat tot uitdrukking kan komen in een doorlopende inrichting. De Minerva-as is dan ook een vastgelegd onderdeel van het raamwerk van de stadsplattegrond.

Groen en water
Groen en water complementeren het raamwerk van Zuidas. Ook de belangrijkste waterlopen vormen een netwerk, waarbij ingezet wordt op continuïteit van profielen. Niet alleen voor een goede doorstroming, waarbij een minimum breedte van 8 meter essentieel is voor de waterhuishouding en de waterkwaliteit. Maar ook, aan de noordzijde van Zuidas, voor toekomstige doorvaarbaarheid.

Gebruiksgroen is in Zuidas geconcentreerd in een centraal park over de A10 heen. Opgave voor dit park is een intern sterke consistente kwaliteit te realiseren, waarbij oud (Beatrixpark) gerelateerd moet worden aan nieuw (A10 overkluizing, herschikking van sportvelden). De relatie tussen de randen van de verschillende bouwvelden die het park omringen is daarbij cruciaal. Opgave bij het groen in de flanken is het versterken van de relatie met de aangrenzende groengebieden Amstelland en Amsterdamse Bos/ Nieuwe Meer. Water en groen spelen daarin een complementerende rol.

Natuurlijk is groen ook in te zetten in de uitwerking van lokale kwaliteiten binnen de bouwvelden. Daarbij is bijvoorbeeld te denken aan de inrichting van collectieve binnentuinen of daktuinen, maar ook openbaar groen behoort zeker tot de mogelijkheden. En ook hierbij speelt water een rol, in de vorm van regenwaterbuffering en vertraagde afvoer.

▲ *Indicatief profiel Boelelaan (43m+15m) ter hoogte van openbaar vervoerhalte bij VU*

Colofon

In opdracht van:
Zuidas Amsterdam

Projectgroep:
Gemeente Amsterdam, DRO
Arup London

Vormgeving:
Gemeente Amsterdam, DRO

Vastgesteld door de gemeenteraad
op 9 september 2009

Aan de informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Zuidas

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

ARUP