

Zuidas



# VISIE ZUIDAS stand van zaken 2004

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>			
1.1 ACHTERGROND VAN ZUIDAS	4		
1.2 DE VISIE 2004: VOORTBOUWEN	7		
1.3 AMBITIES EN DOEL	8		
1.4 UITGANGSPUNTEN	8		
1.5 DOK ESSENTIEEL	10		
<b>2. De Zuidas als toplocatie</b>			
2.1 INLEIDING	13		
2.2 WONEN IN ZUIDAS	13		
2.3 WERKEN IN ZUIDAS	15		
2.4 VOORZIENINGEN KUNST EN CULTUUR	16		
2.5 CONCLUSIE	18		
<b>3. Het programma</b>			
3.1 INLEIDING	19		
3.2 PROGRAMMA ZUIDAS	19		
3.3 PROGRAMMA VOORZIENINGEN	21		
<b>4. De stedenbouwkundige uitwerking</b>			
4.1 INLEIDING	22		
4.2 STEDENBOUWKUNDIG WENSBEELD	22		
4.3 FUNCTIEMENGING: HET BALKENSHEMA	25		
4.4 VOORZIENINGENSTRUCTUUR	26		
4.5 CONCLUSIE	28		
<b>5. Openbare ruimte</b>			
5.1 INLEIDING	30		
5.2 HET RAAMWERK VOOR DE OPENBARE RUIMTE	30		
5.3 GROEN EN SPORT	35		
5.4 WATER	36		
5.5 MILIEU	40		
5.6 KABELS EN LEIDINGEN	41		
<b>6. Verkeer en vervoer</b>			
6.1 INLEIDING	44		
6.2 STATION ZUID/WTC: DE OPENBAAR VERVOERKNOOP	45		
6.3 ZWARE RAIL	46		
6.4 METRO, TRAM EN BUS	47		
6.5 AUTO EN WEGVERKEER	48		
6.6 LANGZAAM VERKEER	50		
6.7 CONCLUSIE	51		
<b>Bijlagen</b>			
1 OVERZICHT ONDERWERPEN VOOR NADERE STUDIES EN/OF EXPERT BIJEENKOMSTEN	52		
2 PROGRAMMA TOEVOEGING VANAF 1998 PER DEELGEBIED	53		
3 WENSBEELD BASISVOORZIENINGEN	54		
4 WENSBEELD OPPERVLAKTEWATER	55		
5 BELEIDSKADERS	56		
<b>Fasering</b>			58

# 1. INLEIDING

## 1.1 Achtergrond van Zuidas

### Zuidas

Aan de zuidkant van Amsterdam ligt een gebied dat nog maar ten dele is ontwikkeld, maar vanwege de ideale ligging geschikt is om uit te groeien tot de meest prestigieuze (top)locatie van Nederland. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor het ontwikkelingspotentieel van dit gebied dat bekend staat als de Zuidas. Dankzij de infrastructuur, de nabijheid van luchthaven Schiphol (met de trein op nog geen tien minuten afstand!), het station Zuid/WTC en de ringweg A10 is de Zuidas uiterst aantrekkelijk voor economische ontwikkelingen, niet alleen nationaal maar ook internationaal. Daarnaast geldt de Zuidas, gelegen tussen de geliefde woonbuurten Zuid en Buitenveldert en de groene scheggen Amstel en Schinkel, ook als een gebied waar een goed woonmilieu kan ontstaan. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om de kwaliteiten van de Zuidas zo volledig mogelijk te benutten. Daarmee wordt de kans gegrepen om Amsterdam én Nederland goed in beeld te brengen binnen de internationale economische concurrentieverhoudingen.



Toekomstbeeld Zuidas

### Korte terugblik

Met het Masterplan Zuidas van januari 1998 werd een eerste integrale visie gegeven op de ontwikkeling van het gebied. Tot dan toe was de Zuidas bewust niet verder ontwikkeld en werd van geval tot geval bekeken of voorgestelde bebouwing kon doorgaan. Omdat steeds meer bedrijven zich vanwege de ligging en uitstraling in de Zuidas wilden vestigen, legde de gemeente in het Programakkoord van 1994 vast dat een integraal plan

voor het gebied moest worden opgesteld.

In het Masterplan werden de gewenste toekomstige ontwikkelingen, de stedenbouwkundige uitwerking en een stappenplan voor realisering van de Zuidas vastgelegd. Na uitgebreide consultatie werd vastgesteld dat de stedenbouwkundige uitwerking tot een bredere ambitie voor de Zuidas moest leiden: van een toplocatie voor uitsluitend kantoren naar een toplocatie voor kantoren, wonen en voorzieningen. Om de stedelijke

kwaliteit te waarborgen werd uitgegaan van het ondergronds brengen van de infrastructuur (het zogeheten dokmodel). Met de plannen voor de Zuidas is gereageerd op de voorgenomen rijksinvesteringen in de infrastructuur: zo kan optimaal geprofiteerd worden van de kansen om hier een nieuw stadscentrum te creëren.

### Autonome ontwikkelingen

Los van de plannen voor de ontwikkeling van het gebied waren ingrepen in de openbare ruimte van de Zuidas onvermijdelijk vanwege de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur. Het gaat om de vergroting van de capaciteit van de A10 Zuid en de geplande uitbreiding van de trein- en metrospooren. Eind jaren negentig werd de omgeving van station Amsterdam Zuid/WTC door de komst van de de Hoge-Snelheidslijn (HSL) aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP). Daarnaast zal de Noord/Zuidlijn volgens plan na 2011 op Zuid/WTC aanrijden en op termijn mogelijk worden doorgetrokken naar Schiphol. Gemeten in grootte ontwikkelt Station Zuid/WTC zich door deze infrastructurele projecten tot het tweede station van Amsterdam en het vijfde van Nederland. Mede door de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas groeit Zuid/WTC dan uit tot een supermobiliteitsknoop.



### Verdere uitwerking

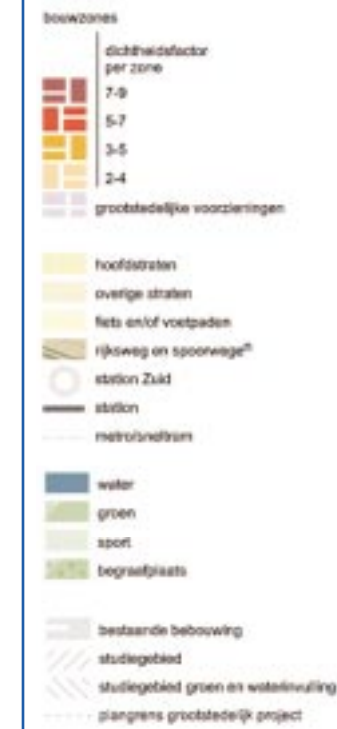
Na de vaststelling van het Masterplan is de stedenbouwkundige verbeelding ervan uitgewerkt in de concept Visie Zuidas van maart 1999. In dat jaar vond een uitgebreide consultatie van tal van betrokkenen en belanghebbenden over de concept Visie plaats. De belangrijkste conclusies waren:

- de uitgangspunten van de concept Visie – de ontwikkelingsstrategie, de functiemenging, de flexibiliteit – worden onderschreven;
- de aanleg van het dok is een onmiskenbare voorwaarde om de nagestreefde kwaliteit voor wonen en werken te bereiken;
- extra aandacht is nodig voor de kwaliteit van de openbare ruimte als voorwaarde voor stedelijkheid en leefbaarheid.

De gemeenteraad ging in februari 2000 unaniem akkoord met de concept Visie en gaf daarbij de wens te kennen dat bij de verdere uitwerking van de Visie moest worden uitgegaan van een zo groot mogelijke functiemenging (woningen, kantoren en voorzieningen) én een evenredige verhouding tussen wonen en werken. Met het verschijnen van de 'Visie Zuidas, stand van zaken maart 2001', een voornamelijk stedenbouwkundige visie, is de omslag van de Zuidas van een monofunctionele kantorenlocatie naar een gemengd stedelijk milieu met kantoren, woningen en voorzieningen vastgelegd. De functiemenging, het dokmodel en de verhouding tussen wonen en werken zijn stedenbouwkundig uitgewerkt in een zogeheten Visiekaart, die het patroon voor de stedelijke bebouwing en de straten toont. Deze structuur maakt het mogelijk om de Zuidas te ontwikkelen tot een compleet en compact stadscentrum, waar wonen, werken en voorzieningen met elkaar in balans zijn.



## Visie Zuidas 2004



### 1.2 De Visie 2004: Voortbouwen

#### Aanleiding

Sinds de vaststelling van het Masterplan in januari 1998 zijn de ontwikkelingen in de Zuidas in een stroomversnelling geraakt. Het gebied krijgt een steeds concretere invulling, detaillering en verdieping door studies, maatschappelijke consultaties en samenwerking met het rijk en met marktpartijen. De Visiekaart 2001 vormde het uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling, de uitbreiding van de infrastructuur en de deelgebieden. Er zijn projecten die nu al gereed zijn, waaronder Forum, ABN AMRO en de renovatie van het WTC. Daarnaast is een groot aantal gebieden in ontwikkeling genomen,

#### Doel en betekenis van de Visie Zuidas

In deze Visie Zuidas 2004 worden de condities aangegeven waarbinnen de Zuidas zich kan ontwikkelen. Geen blauwdruk voor de verre toekomst, geen statisch product, maar een voorwaardenscheppend kader. Zoals hiervoor al aangegeven is bijstelling altijd mogelijk. De Visie vormt dus een belangrijk onderdeel van de ontwikkelingsstrategie. De financiële pendant van de Visie is het Financieel Perspectief, die net als de Visie regelmatig wordt geactualiseerd. Op deze wijze wordt bereikt dat ambities en financiële mogelijkheden met elkaar in evenwicht zijn en blijven en een reëel wensbeeld kan worden gegeven.

#### Op de goede weg

Met de Visie 2004 wordt voortgeborduurd op de Visie 2001. Letterlijk en figuurlijk betekent deze Visie dan ook: 'Voortbouwen aan een stadscentrum van internationale allure'.

De resultaten van de nadere studies en de verdere ontwikkeling van de deelgebieden laten zien dat de goede weg is ingeslagen. In de Visie 2004 dus geen grote omwentelingen of hele nieuwe inzichten. De Visie vormt een verdieping en verdere uitwerking van de ambities zoals ze al in de Visie 2001 waren vervat.

#### Vervolg

Ook deze Visie is geen eindstation. Hoewel er al veel is uitgezocht in de Visie 2004 wordt er nog hard doorgestudeerd op de thema's en deelgebieden (zie bijlage 1). Voor de Visie als geheel is vooral de definitieve besluitvorming over de inpassing van de hoofdinfrastructuur van invloed op de totale stedenbouwkundige compositie. In het verlengde daarvan zal de stedenbouwkundige vormgeving van het gebied boven het dok (Composer) nader kunnen worden uitgewerkt, met als belangrijk element de vormgeving van de stationsterminal. Verder wordt gestudeerd op thema's als functiemenging, het wonen in hoogbouw en vooral ook verkeer en vervoer met vraagstukken als de lijnvoering van het lokaal openbaar vervoer, de derde aansluiting en mogelijke alternatieven daarvoor, de zware rail en de Noord-Zuidlijn. Van belang is ook de zogenaamde

bijvoorbeeld het Museumgebied en Vivaldi. Ook op een aantal belangrijke thema's zijn er visies ontwikkeld zoals openbare ruimte, functiemenging, en verkeer en vervoer. Het stadsdeel ZuiderAmstel heeft zijn wensen en ambities voor de Zuidas verwoord in de notitie 'Actualisering Zuidasaccenten' (2004). Het gaat er nu om dat al deze nieuwe inzichten goed op elkaar zijn afgestemd zodat ze leidraad kunnen zijn bij de verdere ontwikkeling van het gebied. Daarvoor is deze Visie Zuidas 2004 opgesteld.

#### Ontwikkelingsstrategie

De volledige ontwikkeling van de Zuidas zal tientallen jaren in beslag nemen. Daarom kan het gebied niet op basis van een eindplan worden ontwikkeld en is gekozen voor een ontwikkelingsstrategie. Dat betekent dat de uitwerking van de plannen tussentijds kan worden aangepast aan veranderende maatschappelijke ontwikkelingen en nieuwe inzichten. Er is daarbij sprake van een vraaggerichte aanpak: de uitwerking van de plannen wordt steeds afgestemd met de samenleving en de markt. Belangrijk onderdeel van de ontwikkelingsstrategie is ook het voortdurend monitoren van de financiële haalbaarheid van het project, met het dok als belangrijk element daarin. Er bestaat daarbij een spanning tussen enerzijds de kwaliteitsambities voor onderwerpen als stedenbouw, invulling van de openbare ruimte, milieu, architectuur, mogelijkheden voor functie-uitwisseling en functiemenging en anderzijds de financiële haalbaarheid daarvan. Bij het werken aan de plannen voor het Zuidasgebied dient men zich voortdurend bewust te zijn van deze spanning. Steeds wordt gezocht naar optimalisering van kosten en opbrengsten, tussen kwaliteitsambities en de financiële haalbaarheid daarvan.

‘knoppen-analyse’ waarin gekeken is naar mogelijkheden tot financiële optimalisering van de plannen voor de Zuidas. Tot slot wordt door de nieuwste ontwikkelingen in de onderhandelingen met het Rijk en gemeente over de komst van het Dok van alles in beweging gezet: de plannen en ambities worden door potentiële aandeelhouders getoetst aan de financiële en maatschappelijke haalbaarheid. Ook dit kan aanleiding geven tot nadere studies en tot het opnieuw ter discussie stellen van uitgangspunten. Kortom; de Zuidas blijft in beweging! De uitkomst van dit alles zal uitmonden in een volgende Visie Zuidas die als onderlegger zal dienen voor de ontwikkeling van de Zuidas tot een succesvolle gemengde toplocatie.

### 1.3 Ambities en doel

De ambitie voor de Zuidas kan worden samengevat als de ontwikkeling van een (inter)nationale toplocatie voor wonen, werken en voorzieningen met de volgende kenmerken:

- uitstekende bereikbaarheid
- functiemenging
- hoge dichtheden
- hoge kwaliteit van de openbare ruimte
- duurzaamheid en flexibiliteit
- sociale veiligheid en goed beheer

Het doel is een nieuw, levendig stadscentrum te creëren met een mix aan gebruikersgroepen en een aantrekkelijke openbare ruimte; een gebied waarin je prettig kunt verblijven. Bovendien wordt een optimale economische vestigingsplaats geambieerd, waarmee Nederland kan concurreren in Europa.

### 1.4 Uitgangspunten

Bij de genoemde zes kenmerken van de Zuidas als toplocatie voor wonen, kantoren en voorzieningen horen de volgende uitgangspunten.

#### a. Uitstekende bereikbaarheid

De Zuidas kenmerkt zich door een uitstekende bereikbaarheid. Er kunnen hierbij drie functies worden onderscheiden: slagader, knooppunt en gebied. De trein en de A10 zorgen voor een goede bereikbaarheid vanuit alle richtingen. Metrolijnen verbinden het gebied met de andere delen van de stad. Als deze slagader van weg, trein en metro ondergronds wordt aangelegd volgens het dokmodel, kunnen de mogelijkheden van het gebied maximaal worden benut. Ander doel is om de capaciteit van weg en rail in overeenstemming te brengen met de verwachte groei in de komende twintig



jaar, zodat de bereikbaarheid minstens op hetzelfde peil blijft. De uitbreiding van de A10, de verdubbeling van de spoorlijnen en de aanleg van de stedelijke raillijnen voorzien hierin.

Het station Zuid/WTC is een belangrijke generator voor de ontwikkeling van de Zuidas. HSL (shuttles en internationaal), trein, metro, tram, bussen, taxi's en fietsers komen er samen. In plaats van het huidige station wordt een heel nieuw station gebouwd, waarop alle vervoersmodaliteiten direct zijn aangesloten. Het station wordt één van de belangrijkste toekomstige overstappunten in de regio. Bovendien zal het nieuwe station vanwege zijn uitstraling en faciliteiten geschikt worden voor internationaal treinverkeer en internationale reizigers. Voor de ontwikkeling van de Zuidas tot een dicht bebouwd en intensief gebruikt gebied is een goede verkeerscirculatie vereist. De verkeersruimte zal daarom efficiënt mogelijk worden gebruikt en zo worden ingericht dat openbaar vervoer, fiets- en autoverkeer goed kunnen worden afgewikkeld en elkaar niet in de weg zitten. De hoofdnetten worden opnieuw op elkaar aangesloten, waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele extra aansluiting op de A10. Tot slot is het streven dat het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen voldoende kwaliteit en capaciteit bieden voor de Zuidas.

#### b. Functiemenging

Functiemenging wordt een cruciaal onderdeel van de Zuidas. Belangrijk hierbij is het raadsbesluit om een evenwichtige woon-werkverhouding te realiseren (Visie 2001). Uit vergelijkend onderzoek in het buitenland blijkt deze verhouding een essentiële voorwaarde om van de Zuidas een aantrekkelijk en levendig stedelijk gebied te maken. Door woningen in het gebied te bouwen wordt bovendien aangesloten op de omliggende woonwijken in Zuid en Buitenveldert. Alleen een evenredige verdeling tussen woon- en werkfuncties maakt nog geen stad en zeker geen goed centrummilieu. De aard, omvang en kwaliteit van de voorzieningen, het type woon- en werkfuncties, maar uiteindelijk vooral de gebruikers bepalen of een levendig en gezellig milieu mogelijk is.

De Zuidas wordt op dusdanig niveau ontwikkeld dat daarmee de aantrekkelijkheid en uitstraling van Amsterdam als (inter)nationaal economisch centrum wordt vergroot. Het gebied krijgt daarmee een optimaal vestigingsmilieu voor (internationale) bedrijven. Een gedifferentieerd woningaanbod naar soort en prijs zal tegemoetkomen aan de wensen van verschillende bevolkingsgroepen. Naast de basisvoorzieningen zoals



Barcelona, gebouwen in hoge dichtheid

scholen, tandartsen, kinderopvang en supermarkten komen er stedelijke voorzieningen die het draagvlak van de Zuidas overstijgen. Het gaat daarbij om een op elkaar afgestemde mix van hoogwaardige voorzieningen in cultuur, detailhandel, horeca, hotels en leisure met een (internationale) aantrekkingskracht.

#### c. Hoge dichtheden

In de toekomst krijgt de Zuidas een voor Nederlandse begrippen ongekeerd hoge bebouwingsdichtheid. Dit versterkt het hoogstedelijke karakter van dit nieuwe stadscentrum en daarmee de aantrekkingskracht van het gebied. Daarnaast dragen de hoge dichtheden bij aan het draagvlak van de stedelijke voorzieningen en de benutting van investeringen in bijvoorbeeld culturele voorzieningen, openbaar vervoer en groen. De hoge bebouwingsdichtheid vergt extra aandacht voor de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. Daarmee wordt de leefbaarheid gewaarborgd en blijft het aangenaam verblijven in het gebied.

#### d. Hoge kwaliteit van de openbare ruimte

De kwaliteit van de Zuidas wordt, naast de kwaliteit van de bebouwde omgeving, in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Bij de intensieve bebouwing hoort een kwalitatief hoogwaardige en veelzijdige openbare ruimte die de leefbaarheid van het gebied vergroot. Het publieke domein kan zich daarbij niet beperken tot het maaiveld. Een goed samenspel tussen de functies, de architectuur en de openbare ruimte moet leiden tot een levendige openbare ruimte, waar je op elk moment van de dag aangenaam kunt verblijven.

De Zuidas moet daarnaast een naadloze overgang vormen tussen Amsterdam Zuid, de Rivierenbuurt en Buitenveldert. Om de barrière tussen de stadsdelen te slechten wordt het patroon van openbare ruimten vanzelfsprekend aangesloten op het naastgelegen stadsgebied.

#### e. Duurzaamheid en flexibiliteit

Een duurzaam gemengde toplocatie betekent dat de Zuidas ook in de toekomst ruimtelijke behoeftes kan opvangen. Gebouwen en openbare ruimte in de Zuidas moeten dus flexibel worden ingericht. Deze flexibiliteit is verzekerd dankzij een stedenbouwkundige gridstructuur. De openbare ruimte is hiermee op hoofdlijnen vastgelegd, maar de kavels en de gebouwen kunnen op meerdere manieren, met verschillende functies, worden ingevuld. De flexibiliteit van de stedenbouwkundige en bouwkundige ontwerpen maakt het mogelijk om zonder grote ingrepen gebouwen of delen daarvan een andere functie te geven. De materiaalkeuze in de Zuidas richt zich op duurzaamheid, vermindering van onderhoud en op hergebruik. Ontwikkelingen en activiteiten in de Zuidas moeten bijdragen aan een gezond leefmilieu en maken zoveel mogelijk gebruik van te vernieuwen hulpbronnen. Er wordt naar gestreefd om de Zuidas duurzaam en energiezuinig in te richten.

#### f. Sociale veiligheid en goed beheer

Sociale veiligheid en een goed beheer van de openbare ruimte is een essentiële kwaliteit van elke gebouwde omgeving. Zeker tot 2030 wordt er nog intensief gebouwd aan de Zuidas, terwijl er nu al – en in de komende jaren steeds meer – mensen wonen, werken en recreëren. Sociale veiligheid en het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte is op dit moment al nodig en moet gewaarborgd blijven gedurende de hele ontwikkeling van het gebied. Ook hier liggen de ambities hoog. Doel is dat mensen zich in de Zuidas veilig voelen en dit ook zijn. Dit wordt onder andere gerealiseerd door een prettige en goede verlichting, evendige stedelijke plinten en een sociaal veilig ontwerp

waarin van het begin af aan reeds de aspecten van sociale veiligheid worden meegenomen. Functiemenging draagt eveneens bij aan de veiligheid. Door de mix van wonen, werken en recreëren wordt het een levendig stadscentrum dat nooit een verlaten indruk maakt. Het beheer is gedurende het hele bouwproces van zodanige kwaliteit dat mensen zo min mogelijk hinder ondervinden van bouwwerkzaamheden. Hiervoor zijn van meet af aan maatregelen genomen die de leefbaarheid van de Zuidas op hoog peil moeten houden. Daar hoort onder andere een goede bewegwijzering, maar ook een creatieve aankleding van een bouwplaats bij.

### 1.5 Dok essentieel

Essentieel voor de realisatie van de Zuidas volgens bovenstaande doelstellingen en uitgangspunten is het ondergronds brengen van de hoofdinfrastructuur voor auto, trein en metro. In het dokmodel kunnen de stadsdelen Zuid en Buitenveldert direct met elkaar worden verbonden. Bovendien is dan de voor de Zuidas-ontwikkeling noodzakelijke bouwmassa mogelijk. De zone boven de infrastructuur kan worden bebouwd en zodoende fors aan de bebouwingsintensiteit bijdragen. Dit maakt het essentiële woonprogramma op grote schaal mogelijk. Door het ondergronds brengen van de infrastructuur wordt verder de geluids- en stankoverlast teruggedrongen. Ook dat is noodzakelijk voor het te realiseren woonprogramma.

Door de realisatie van het dok kan er in de Zuidas een nieuw hoogwaardig stadscentrum ontstaan, dat op Europese schaal kan concurreren met nieuwe centra zoals in Berlijn, Frankfurt, Brussel en Zürich. De Zuidas-ontwikkeling volgens het dokmodel zal economische effecten genereren met een duidelijke spin off, niet alleen voor Amsterdam maar ook voor Nederland. Op dit moment is er voor de periode tot 2010 nog een capaciteitstekort voor de zware rail in het plangebied. Hiervoor zal een tijdelijke oplossing op een dijk moeten komen, waarna later het dokmodel gerealiseerd kan worden. Deze tijdelijke oplossing is het uitgangspunt in de verdere fasering van de Zuidas. Voor de ontwikkeling van het stadscentrum is samenwerking gezocht met zowel marktpartijen als het rijk. Niet alleen kunnen zo risico's worden gedeeld, verbonden aan de complexe opgave van het dok, maar wordt ook gebruik gemaakt van elkaars expertise.

#### Stand van zaken dokmodel

Op 21 januari jl. is een intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam getekend die moet leiden tot de realisering van de Zuidas volgens het



Mahler4 in aanbouw

dokmodel. Rijk en gemeente willen een gezamenlijk bedrijf voor de ontwikkeling van de Zuidas. Nog dit jaar is het de bedoeling dat er afspraken worden gemaakt over een definitieve vorm van samenwerking met de daaraan verbonden rolverdeling, financiële inbreng en risico's. Voorwaarde is dat provincie en private partijen meedoen. Ter voorbereiding op de oprichting van een NV Zuidas is een formateur aangesteld. Deze heeft de opdracht een ondernemingsplan op te stellen dat het beste past bij het realiseren van de Zuidas. Het ondernemingsplan bevat een sluitende businesscase en maatregelen voor risico-beheersing. De formateur zal hiervoor op zoek gaan

naar partiële partijen die bereid zijn risicodragend kapitaal te investeren. Het eindadvies wordt uiterlijk september 2004 verwacht. In de zomer volgt opnieuw overleg met de gemeente over de voortgang van het project. Definitieve besluitvorming vindt plaats na afronding van de verplichte Tracé/MER-procedure.

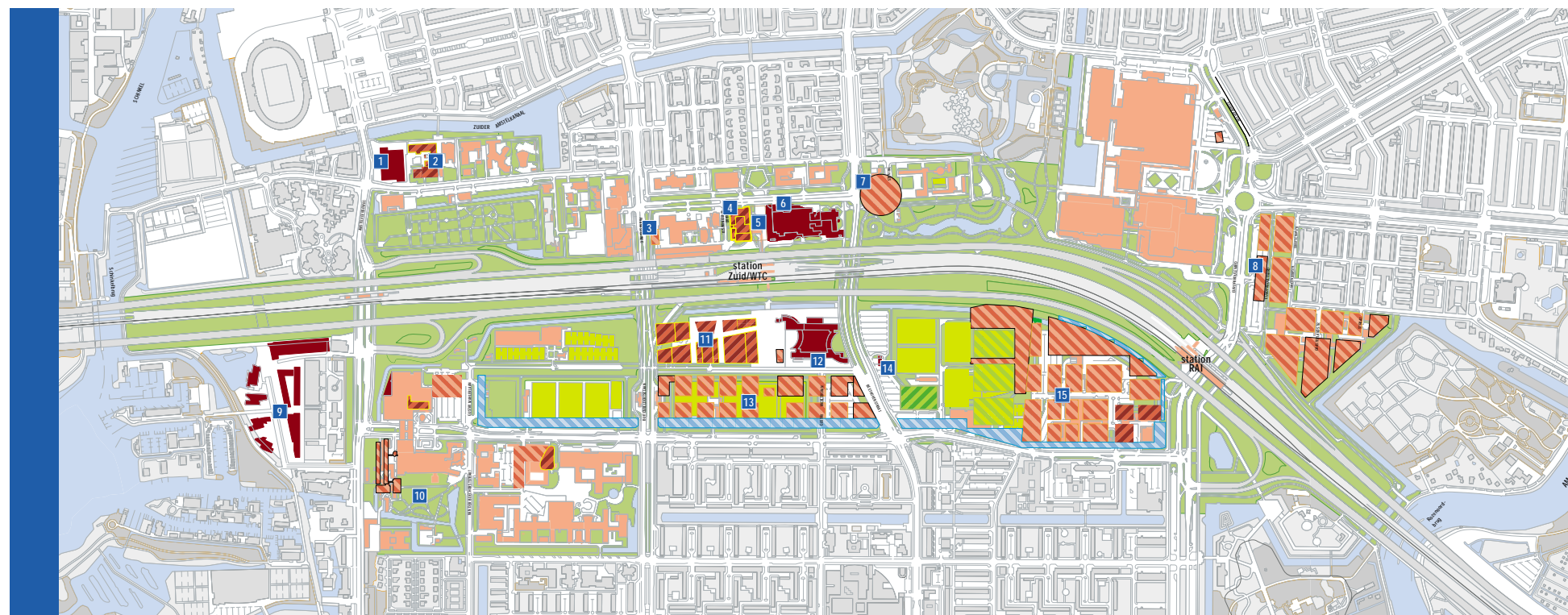
Voorafgaand aan bovengenoemde besluitvorming hebben het Rijk en de gemeente intensief gestudeerd op mogelijke samenwerkingsvormen. Er is samengewerkt aan de optimalisering van de infrastructurele opgave, het

opstellen van uitgebreide risicoanalyses en het verfijnen van het gezamenlijk rekenmodel (Business Case Zuidas). Al in juni 2001 is de voorkeur van Rijk en gemeente voor het dokmodel, met toen nog het dijkmodel als terugval-optie, schriftelijk bevestigd. Dit volgde op een aantal gezamenlijke studies naar de technische uitvoerbaarheid van het Dok en een intentieovereenkomst (juli 2001) waarin de ambities voor de ontwikkeling van de Zuidas was vastgelegd. Deze hield de realisatie in van een nieuw stedelijk centrum, de vernieuwing van het station Zuid/WTC en capaciteitsuitbreiding van de spoorvoorzieningen en de A10 Zuid.



Impressie Dokmodel

ZUIDAS PROJECTEN | JANUARI 2004



# 2. ZUIDAS ALS TOPLOCATIE

## 2.1 Inleiding

De Zuidas wordt een nieuw stadscentrum met een mix aan gebruikersgroepen en een aantrekkelijke openbare ruimte dat complementair is aan de Amsterdamse binnenstad. De Zuidas ambieert uit te groeien tot een toplocatie die sterk concurrerend is in de Europese verhoudingen. Internationaal trekken locaties zoals La Défense in Parijs, de Docklands in Londen, Potsdamerplatz in Berlijn en het financiële district in Frankfurt al enige tijd veel aandacht. Dat zijn stedelijke gebieden die deel uitmaken van een hoger economisch netwerk in Europa en zelfs de wereld. Het zijn vestigingsplaatsen voor hoofkantoren van multinationals en internationale organisaties, interessante plekken in de stad waar mensen ook graag willen wonen. In dit hoofdstuk zal dieper worden ingegaan op de betekenis van de ambities voor het wonen en werken, de voorzieningen, kunst en cultuur in de Zuidas. Aangegeven wordt waarom de Zuidas-ontwikkeling niet alleen in het belang van Amsterdam is, maar ook van Nederland.

## 2.2 Wonen in Zuidas

De Zuidas zal plaats bieden aan stedelijk wonen in een eigentijdse en bruisende omgeving. Een manier van wonen voor mensen die letterlijk en figuurlijk beweeglijk zijn en gebruik maken van de mogelijkheden van de superknoop van verkeer en vervoer die aan de Zuidas ontstaat. Het betreft mensen die aangetrokken zijn door het internationale vestigingsmilieu. Maar ook een plek in Amsterdam waar veel te doen is op cultureel gebied. De ligging van de Zuidas, tussen twee wijken met al een goede status, de nabijheid van groen én de binnenstad maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te wonen. Inspelend op deze typische Zuidaskwaliteiten is er ruimte voor diverse hoogwaardige woonvormen en een grote verscheidenheid aan bewoners.



Docklands, Londen



Potsdamerplatz, Berlijn



La Défense, Parijs

### Wie wonen er in Zuidas?

Het streven naar kwaliteit in de Zuidas die past bij een toplocatie gaat hand in hand met de wens om een interessante mix van bewoners in het gebied te verwelkomen. Mensen met verschillende leefstijlen en uit verschillende inkomensgroepen zullen een woning in de Zuidas kunnen vinden. Daarbij wordt ingespeeld op specifieke trends in de markt. Zo komt er een groot aantal luxe woningen. Het internationale vestigingsmilieu, de locatie, de bereikbaarheid en de aanwezigheid van hoogwaardige voorzieningen maken de Zuidas tot de aangewezen plek voor woningen in het topsegment. Welgestelde, vitale ouderen zoals nu al woonachtig in het nabijgelegen Zuid en Buitenveldert, kunnen terecht in zogenoemde levensloopbestendige woningen waarin wonen en zorg kunnen worden gecombineerd. Er komen luxe woonvormen voor mensen die ook in de Zuidas werken. Het gaat om gemeubileerde en van alle comfort voorziene (huur)woningen voor buitenlanders uit het hoogste topsegment van het bedrijfsleven die voor korte of langere tijd in Nederland verblijven. Maar er is natuurlijk ook ruimte voor het midden- en goedkopere woonsegment. Voor het middensegment kan bijvoorbeeld gedacht worden aan woonvormen gericht op tweeverdieners; ruime woningen waarin indien gewenst ook gewerkt kan worden. Verder zal er plaats zijn voor studio's, woningen met ateliers voor zelfstandigen in de creatieve sector die zich thuis voelen in het culturele en kunstzinnige klimaat van de Zuidas. In het goedkopere segment is er onder andere studentenhuysvesting met gemeenschappelijke ruimtes voor studenten aan de VU of hogescholen in de buurt. Daarnaast is in de Zuidas ruimte voor kleine (startende) gezinnen en rolstoelgeschikte woningen (miva's). De menging van luxe wonen met goedkope en minder goedkope woningen zorgt voor de brede bevolkings-samenstelling die inherent is aan het stadse leven.

### Consument gericht bouwen

Doorslaggevend voor de woonkwaliteit in de Zuidas is dat de veelzijdige woningvraag ook met een vraaggericht aanbod tegemoet wordt getreden. Woningen voor mensen met uiteenlopende levensstijlen worden in een breed prijsassortiment aangeboden. Om de woon-differentiatie te realiseren zal er maar een beperkt aantal regels worden meegegeven. Belangrijkste uitgangspunten zijn de differentiatie in prijs en oppervlakte en de realisatie van 30% van de woningen in de goedkope sector. Hierop wordt het woonprogramma van de Zuidas afgestemd. Voor het overige zal de markt en dus de consumenten zelf bepalen aan welke eisen hun woningen moeten voldoen. Om tegemoet te komen aan de wensen van speciale aandachtsgroepen kunnen verschillende maatregelen getroffen. Een deel van de woningen in zowel de koop- als de huursector kan zo gebouwd worden dat ze geschikt zijn, of kunnen worden gemaakt voor ouderen. Deze woningen komen vlakbij zorg en welzijnscentra.

### Kwaliteit

Woonkwaliteit in de Zuidas wordt behalve door de kwaliteit van de omgeving vooral bepaald door de keuzevrijheid en het comfort. In de Zuidas worden ook appartementen aangeboden die vrije indeelbaarheid toelaten. De bewoner kan zo zelf de gewenste kwaliteit van de woning bepalen. Woningen hebben extra kwaliteit door het hoge afwerkingsniveau en doordat ze, met een standaard bruto verdiepingshoogte van 3,3 meter, een hoger plafond hebben dan woningen in andere delen van de stad. Door speciale servicediensten en voorzieningen, zoals een health centrum, wordt het wonen in de Zuidas nog aantrekkelijker en comfortabeler. Zeker bij het bouwen in hoge dichtheden is het essentieel dat de woningen attractief blijven. Dit betekent ook goed uitzicht op aansprekende omgevingskwaliteiten als parken of een aantrekkelijke woonomgeving met voldoende privacy, goede bezonning en een volwaardige buitenruimte.



### De praktijk

De ontwikkeling van de Zuidas zal zich uitstrekken over een periode van minimaal dertig jaar. Woonnoden en –wensen zijn sterk tijdsgebonden. Omdat de deelgebieden op verschillende momenten worden ontwikkeld, zal er per deelgebied worden gekeken naar wat op dat moment noodzakelijk en gewenst is. Daarbij wordt ingegaan op de specifieke kwaliteiten van de locatie, zoals de nabijheid van parken, stedelijke voorzieningen en onderwijsinstellingen. De eerste locaties waar woningen worden gebouwd, Mahler, Gershwin en Vivaldi, zetten de toon voor de beoogde woonkwaliteit. Voor de verdere ontwikkeling van het wonen in de Zuidas wordt gebruik gemaakt van de ervaringen en inzichten die in deze eerste gebieden zijn opgedaan.

### 2.3 Werken in Zuidas

#### Economische toplocatie

De Zuidas wordt een nieuw eigentijds internationaal zakencentrum. Als de Zuidas volledig klaar is, zal er globaal 1 miljoen m<sup>2</sup> aan kantoorgebouwen zijn gerealiseerd. Samen met de nu al aanwezige werkers goed voor 53.000 arbeidsplaatsen, met daarnaast nog een geweldige spin off voor de toeleverende sectoren. De Zuidas als internationale economische toplocatie betekent een nieuwe sprong in de ontwikkeling van de economie in de regio Amsterdam. In de zeventiende eeuw maakte Amsterdam zulke ontwikkelingen door met de aanleg van de grachtengordel. In de negentiende eeuw was de aanleg van het Noordzeekanaal met de havens in en rond het IJ een historische beslissing voor verdere groei van de stad. En nog weer later was de ontwikkeling van Schiphol een gouden greep. Dat soort sprongsgewijze vernieuwing is nodig om de internationale concurrentiepositie te verstevigen in een wereld waar de ruimtelijke economische omstandigheden zich voortdurend wijzigen. En die wijzigingen gaan de laatste jaren snel.

#### Economische revoluties

Vanaf de jaren waarin Amsterdam de grachtengordel ontwikkelde waren er telkens weer nieuwe mondiale bewegingen zichtbaar. In de zeventiende eeuw werd de goederenhandel sterk geïnternationaliseerd. Datzelfde gebeurde met de industrie aan het begin van de twintigste eeuw. Na 1970 maakte de Nederlandse economie opnieuw een omwenteling door waarbij de dienstverlenende sector de nadruk kreeg. Vanaf 1985 kreeg de zakelijke dienstverlening in hoog tempo een mondiaal karakter. Dat laatste is belangrijk omdat het aandeel van die zakelijke dienstverlening in Nederland en zeker in Amsterdam steeds belangrijker wordt. Die economische revoluties, en zeker ook de huidige omwenteling, hebben grote ruimtelijke gevolgen voor bedrijfsprocessen en hun vestigingsplaatsen. Bedrijven in de zakelijke dienstverlening hebben een grote vrijheid in hun keuze voor de vestigingsplaats van bedrijfsprocessen. Technologische ontwikkelingen versterken die keuzevrijheid.

#### Zakelijke dienstverlening

De grote internationale bedrijven in de zakelijke dienstverlening stellen tegenwoordig hoge eisen aan die toplocaties voordat zij zich er vestigen. Bereikbaarheid van de locatie staat daarbij bovenaan met in elk geval een internationaal vliegveld en een HSL in de nabijheid. 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 – en dat alles in grote menging en hoge dichtheid.

In de regio Amsterdam is de zakelijke dienstverlening steeds belangrijker geworden. Amsterdam is van oudsher een sterk financieel centrum in de wereld. Deze positie wordt nu versterkt doordat zich op de 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 de Zuidas, de regio Amsterdam en Nederland internationaal in beeld kan blijven.

#### Concurrentiepositie

Om de concurrentiepositie van ons land en van de regio Amsterdam te behouden en te versterken zijn investeringen in de Zuidas cruciaal. De Zuidas biedt alle mogelijkheden als vestigingsplaats die tegenwoordig bij bedrijven op het verlanglijstje staan. Met Schiphol heeft de regio bovendien een sterke troef in handen. En met de ligging midden in de stad is de Zuidas misschien wel uniek in vergelijking met de Europese concurrenten. Een bedrijf dat zich vestigt op de Zuidas krijgt de hele stad er als het ware bij cadeau. Amsterdam scoort dan ook hoog als het gaat om de quality of life. In Mercer's internationale ranking van wereldsteden scoort Amsterdam onverminderd in de top-tien. In Europa staat Amsterdam op de achtste plaats. Nederland staat in Europa bij de topdrie als het gaat om het aandeel kenniswerkers op de arbeidsmarkt. De Zuidas heeft dus veel te bieden, maar komt pas echt aan de top als het nieuwe stadscentrum kan worden ontwikkeld boven op de ondergronds gebrachte infrastructuur. Pas dan is er een kans voor voldoende bouw-massa voor een werkelijke toplocatie die zich ook tot een nieuwe, levend stadscentrum kan ontwikkelen.

Cultuur is het sleutelwoord voor de Zuidas, met de nadruk op vernieuwing. De Zuidas kan zich met unieke culturele voorzieningen, omgevingskwaliteiten, vormgeving en evenementen onderscheiden. Op het gebied van detailhandel komen naast winkels voor dagelijkse boodschappen van Zuidasbewoners en -gebruikers ook winkels met niet-dagelijkse luxe goederen. Mode (speciaalzaken) en andere thematische winkels en Europese of Amerikaanse (top)warenhuizen passen in het beeld.



## 2.4 Voorzieningen, kunst en cultuur

De Zuidas zal medebepalend worden voor de uitstraling van Amsterdam als (inter)nationaal cultureel, economisch en toeristisch centrum. Om dit te bereiken is de aanwezigheid van hoogwaardige, publieksgerichte voorzieningen essentieel. De beoogde recreatieve aantrekkingskracht is ook wenselijk om de toeristische druk op de binnenstad te verlichten. Gedacht wordt aan een op elkaar afgestemde mix van voorzieningen in cultuur, detailhandel, horeca, hotels, publieksevenementen en hoogwaardige leisure. Deze voorzieningen zullen toegankelijk zijn voor een breed publiek. Doel is een vrijetijdsmilieu te creëren waar mensen niet alleen voor een concreet doel naar toe gaan, maar ook om er enige tijd door te brengen.



De Zuidas moet een zakelijk ontmoetingscentrum worden in brede zin. De horeca kan als het ware worden beschouwd als de gastheer van het gebied. Gezien het bijzondere karakter van de Zuidas zijn er kansen voor stijlvolle, exclusieve cafés en restaurants, innovatieve concepten en horecazaken met een cultureel accent (theater, exposities, lezingen). De Zuidas biedt kansen voor voorzieningen op het snijvlak van zakelijke dienstverlening en ontspanning. Goede horeca, hoogwaardige leisure en andere gelegenheden om elkaar georganiseerd, in conferentiecentra, of toevallig te ontmoeten zorgen voor een meerwaarde voor het bedrijfsleven. Met de RAI beschikt de Zuidas reeds over één van de grootste congres-, beurs- en tentoonstellingscentra van Nederland. Dit sluit goed aan bij het zakelijke ontmoetingscentrum dat wordt beoogd. Ook de bezoekers van de RAI kunnen straks optimaal profiteren van de voorzieningen in de Zuidas.

### Basisvoorzieningen

Naast de genoemde voorzieningen moet er ruimte zijn voor voorzieningen die aan de basisbehoefte van werkenden, bewoners en passanten in de Zuidas en haar directe omgeving voldoen. Het gaat daarbij om basisvoorzieningen zoals zorg-, welzijn- onderwijs-, sport- en recreatievoorzieningen. Juist de aanwezigheid van basisvoorzieningen in de Zuidas maakt dat bewoners zich er thuis voelen en er met plezier wonen.

Uitgangspunt is een geïntegreerd aanbod van activiteiten en voorzieningen waarbij niet alleen de Zuidas maar ook Buitenveldert en de Rivierenbuurt in ogenschouw wordt genomen. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen lokale en bovenlokale voorzieningen.



De lokale voorzieningen, die direct in de behoefte van de Zuidasgebruikers voorzien, komen in principe in het plangebied zelf. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorzieningen in de directe omgeving; het is niet de bedoeling dat al bestaande voorzieningen in de omgeving verdwijnen ten gunste van nieuwe voorzieningen op de Zuidas. Bovenlokale voorzieningen, zoals een sporthal of een stedelijk jongeren centrum, hebben een groter verzorgingsgebied dan de Zuidas. Gestreefd wordt naar een evenwichtige spreiding van deze voorzieningen binnen de Zuidas en over het stadsdeel ZuiderAmstel. Het gewenste aanbod aan voorzieningen wordt bepaald in samenhang met de aanwezige en (nog) noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen in de directe omgeving van de Zuidas.

### Van voortgezet onderwijs tot universiteit

De Zuidas ontwikkelt zich tot 'kennispoort' van Amsterdam, met hooggekwalificeerde topinstellingen, onder andere in zorg en onderwijs. In het plangebied bevinden zich nu de Vrije Universiteit, het VU medisch centrum en twee hogescholen: de Rietveld Academie en de Hogere Hotelschool. Het Regionaal Opleidingscentrum (ROC) zal nieuwbouw realiseren in de zogeheten Kop Rivierenbuurt. Daarnaast toont een aantal hogere voortgezet onderwijs scholen zich zeer geïnteresseerd in vestiging op de Zuidas. De aanwezigheid van deze onderwijsinstellingen biedt uitgelezen kansen, vooral ook in relatie tot de ambities voor het wonen en werken in de Zuidas.

Met betrekking tot de VU wordt gestreefd naar versterking van de kennisinfrastructuur in de omgeving. Met haar voorzieningen kan de VU kleur en bekendheid geven aan de Zuidas. Hiervoor zullen de ontwikkelingen in en rondom de universiteit wel op elkaar moeten worden afgestemd. De diversiteit van de 'bevolking' (bewoners, bezoekers, werkers en passanten) in het Zuidasgebied wordt vergroot door het aantrekken en vasthouden van de gebruikers van de VU, ook op andere dan kantooruren. Door samenwerking en nauwe relaties tussen de VU en kantoren en voorzieningen in het Zuidasgebied kan een meerwaarde worden bereikt. Ook voor de VU zelf heeft het voordelen om bij te dragen aan het getenste stedelijke milieu. Als de VU een volwaardig onderdeel wordt van de Zuidas, kan zij haar naam koppelen aan de Zuidas, een grootstedelijke ambiance die om de hoek ligt. Een dynamiek die toponderzoekers en studenten juist zoeken, ook wat betreft woon- en leefklimaat.

### Kunst en cultuur

De Zuidas krijgt een cultureel aanbod dat Amsterdam nog aantrekkelijker maakt dan het nu is omdat het aanvullend is op wat de stad al te bieden heeft. Het gaat om musea, theater, muziek en uitgaan als levende elementen in een internationaal milieu. Ze zijn interessant voor Amsterdammers maar betekenen ook een versterking van Amsterdam als toeristenstad. Met cultuur kunnen Amsterdam en de Zuidas zich het meest onderscheiden van andere toplocaties. Er kan bovendien geprofiteerd worden van het Amsterdamse culturele imago. Het gaat om moderne eigentijdse kunstvormen in musea, galeries, expositieruimten, bibliotheken en op podia. Er is aandacht voor manifestaties, voor publiekstrekkingen, voor het experiment en voor studie. Naast bestaande voorzieningen als Sotheby's zijn nieuwe culturele voorzieningen in voorbereiding: een cultuurcluster in Gershwin plaza, het musicaltheater Van den Ende, een Design Museum en ateliervoorzieningen.

Voor het musicaltheater Van de Ende zijn inmiddels verdere afspraken gemaakt waarbij tegemoet is gekomen aan de wensen van het stadsdeel.

### 2.5 Conclusie

Juist door de combinatie van wonen, werken, voorzieningen, kunst en cultuur én de goede bereikbaarheid kan de Zuidas zich ontwikkelen tot een toplocatie. De werkenden in de Zuidas leveren draagvlak voor de basisvoorzieningen en aanvullende voorzieningen zoals hotels en horeca. Omgekeerd dragen de voorzieningen weer bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.



Kunst in de openbare ruimte, La Défense, Parijs

Het wonen in de Zuidas zorgt ervoor dat het gebied levendig is en in beweging blijft, ook buiten kantooruren. De aanwezigheid van een flink aantal instellingen voor wetenschappelijk onderzoek en onderwijs en het kunstzinnige leefklimaat van Amsterdam versterken het draagvlak voor de Zuidasambities; het creëren van een topmilieu waar kennis, talent en creativiteit goed gedijen en waar creativiteit en de top van het internationale bedrijfsleven elkaar ontmoeten.



Guggenheim museum, Bilbao

#### DESIGN MUSEUM

Er is inmiddels een concept voor een museum ontwikkeld voor het Museumcluster in de Zuidas: het 'Design Museum'. Het nieuwe museum wordt een dynamische plek in de stad. Er worden eigen exposities samengesteld en ook exposities uit het buitenland getoond. Daarnaast komen er lezingen, symposia, productpresentaties en modeshows. Hoofthema van het museum is vormgeving in de breedste zin van het woord. Er is aandacht voor alle aspecten van vormgeving, nationaal en internationaal. Daarnaast worden er verbindingen gelegd met beeldende kunst, fotografie, mode, architectuur en nieuwe media. Het Design Museum houdt het midden tussen een museum en kunsthall met (inter)nationale reikwijdte, er worden circa 200.000 bezoeker per jaar verwacht exclusief de bezoekers van speciale evenementen.

#### VRIJE RUIMTES

Een kunstklimaat zonder kunstenaars is niet voorstelbaar. Daarom wordt gestreefd naar de realisatie van tijdelijke of permanente ateliermogelijkheden in de Zuidas. Begonnen zal worden met de tijdelijke voorzieningen onder de titel 'Vrije Ruimtes': instellingen op de Zuidas, zoals de VU, wordt gevraagd om gedurende een aantal maanden onderdak te verlenen aan kunstenaars. Als pioniers zullen deze zich het gebied eigen maken en artistiek commentaar geven in de Zuidas. Hun tijdelijke verblijf zal sporen achterlaten in de vorm van kunstwerken en/of herinneringen aan een project bij mensen die er wonen, werken of passeren.

## 3. HET PROGRAMMA

### 3.1 Inleiding

De ambities en doelstellingen voor de Zuidas en de daarbij horende uitgangspunten hebben vanzelfsprekend ook programmatische gevolgen. Zo worden de omvang en de samenstelling van het programma in belangrijke mate bepaald door de wens hoge dichtheden en een evenwichtige verhouding van wonen en werken te realiseren.

### 3.2 Programma Zuidas

#### Evenwichtige verhouding tussen wonen en werken

Belangrijk uitgangspunt voor het bouwprogramma van de Zuidas is het raadsbesluit om een evenwichtige woonwerkverhouding te realiseren. Dit betekent dat eraan wordt gestreefd om in de Zuidas ongeveer evenveel vierkante meters voor wonen als voor werken te realiseren. De toe te voegen vierkante meters hebben betrekking op de woon- en kantoorfuncties en niet op voorzieningen. De bebouwing van vóór 1998 wordt niet in deze verhouding meegerekend. Op dit moment zijn er nog geen woningen in het gebied gerealiseerd. Belangrijk is dus dat vooral het wonen een plek gaat krijgen. Hiervoor zal aan een aantal stedenbouwkundige voorwaarden moeten worden voldaan. Zo zijn er maatregelen nodig om geluidsoverlast tegen te gaan als er aan de flanken bij de tunnelmonden woningen worden gebouwd.

Het programma is verdeeld over de verschillende deelgebieden met het zogenaamde balkenschema als uitgangspunt. In dat balkenschema worden de gewenste bebouwingsdichtheden en mengverhoudingen aangegeven. In het volgende hoofdstuk wordt dit verder toegelicht.

#### Programmaruimte

In alle deelgebieden wordt gewerkt met hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheden (fsi). Het is geen eenvoudige zaak om zulke hoge dichtheden ook daadwerkelijk te realiseren. Met name de woonfunctie brengt specifieke eisen met zich mee op het gebied van bijvoorbeeld licht- en luchttoetreding, die hoge eisen stellen aan de stedenbouwkundige positionering van de woningen. De lange ontwikkelingstermijn van minimaal dertig jaar betekent dat flexibiliteit vereist is. Er moet rekening worden gehouden met veranderende inzichten en nieuwe ontwikkelingen. Bovengenoemde factoren verhogen het risico van 'planuitval'. Daarom is gezocht naar meer programmaruimte om in ieder geval 2,3 miljoen m<sup>2</sup> te kunnen realiseren. Het Zuidasgebied heeft zoveel ontwikkelingspotentie dat er ruimte is gevonden voor een programma-overmaat. Zoals uit de bijgevoegde tabel blijkt, zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor ruim 2,7 miljoen m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak in de Zuidas. De extra vierkante meters bieden genoeg 'buffer' om de 2,3 miljoen m<sup>2</sup> daadwerkelijk te bouwen. Het is overigens niet uitgesloten dat zich in de toekomst een moment voordoet waarop het mogelijk blijkt om méér dan 2,3 miljoen m<sup>2</sup>



Hoofdkantoor ING



WTC

te realiseren. Mocht dat het geval zijn, dan zullen de consequenties van dit extra programma op allerlei aspecten (zoals bereikbaarheid, waterhuishouding en milieu) onderzocht moeten worden en zullen de dan benodigde juridisch-planologische procedures gevolgd moeten worden.

#### Een nieuw stadscentrum in wording

De Zuidas is allang niet meer alleen een plan op papier. Aan de skyline en de grote bouwactiviteit is te zien dat er in hoog tempo een nieuw stadscentrum groeit. Bouwen voor de leegstand is op de Zuidas niet aan de orde, omdat het gaat om het topsegment dat zich minder aantrekt van recessies.

Aan de Zuidas is al 200.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte in het topsegment gerealiseerd, waaronder de internationale hoofdkantoren van ABN AMRO en ING, en het WTC. Dit samen met de nieuwbouw van het WTC maakt de Zuidas steeds zichtbaarder.

Er zijn plannen in voorbereiding voor nog eens 400.000 m<sup>2</sup> aan weerszijden van de A10. Waar tot op heden het vooral de kantorenmarkt was die zich op de Zuidas ontwikkelde komt nu het accent steeds meer op wonen te liggen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Gershwin is de eerste stap gezet voor één van de grootste woningbouwprojecten in de Zuidas. Binnenkort zal gestart worden met de uitvoering van de eerste wohntoren in Mahler en in Vivaldi is de eerste bouwvergunning voor wonen afgegeven.

Ook het aandeel voorzieningen in het totale programma neemt steeds meer toe. Behalve de interesse van hogescholen om zich te vestigen in het Zuidasgebied is er ook interesse vanuit de commerciële hoek. Zo heeft theaterproducent Joop van den Ende zijn oog laten vallen op de Zuidas om er een musicaltheater te

#### Overzicht van het bouwprogramma sinds 1998 in m<sup>2</sup>

VISIE ZUIDAS 2004	WONINGEN	KANTOREN	VOORZIENINGEN	TOTAAL
GEREALISEERD SINDS 1998	-	137.100	7.500	<b>144.600</b>
IN UITVOERING	37.700	111.600	18.600	<b>167.900</b>
IN VOORBEREIDING	170.000	174.250	75.170	<b>419.420</b>
IN STUDIE, MIDDELLANGE TERMIJN	93.750	78.000	43.800	<b>215.550</b>
IN STUDIE, LANGE TERMIJN	772.250	620.750	163.450	<b>1.556.450</b>
ZUIDAS, EXCLUSIEF VU	1.073.700	1.121.700	308.520	<b>2.503.920</b>
VU/VUMC	18.000	50.000	176.500	<b>244.500</b>
<b>ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN</b>	<b>1.091.700</b>	<b>1.171.700</b>	<b>485.020</b>	<b>2.748.420</b>
<b>TOTAAL (VISIE ZUIDAS 2001)</b>	<b>982.000</b>	<b>1.007.000</b>	<b>263.000</b>	<b>2.252.000</b>
MARGE	109.700	164.700	222.020	496.420

vestigen. Voorts zijn er vergaande plannen voor de komst van een Designmuseum in de Beethovenstraat aan de rand van het Beatrixpark. Naast de projecten die op stapel staan zijn ook een groot aantal gebieden in studie genomen waaronder Noordzone, Museumgebied en VU. Als het besluit valt dat het dok gemaakt wordt dan liggen er vergaande plannen voor de zone boven het dok in Composer.

Het totale programma voor de ontwikkeling van de Zuidas bedraagt meer dan 1,1 miljoen m<sup>2</sup> kantoorruimte, circa 8.000 woningen en een aanzienlijk programma op het gebied van voorzieningen en cultuur. In totaal gaat het om een investeringsvolume van globaal €10 miljard. Het Zuidasprogramma is daarmee vier keer zo groot als dat aan de Potsdamerplatz in Berlijn.

#### Geen eindbeeld

In bijgaande tabel zijn de programmatische ontwikkelingen in de Zuidas sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas uit 1998 te zien. Dit programma geeft, evenals de rest van de visie, geen statisch eindbeeld. Op toekomstige aanpassingen van bijvoorbeeld het aantal woningen of kantoren in een deelgebied wordt geanticipeerd door de flexibiliteit in het stedenbouwkundig ontwerp voor de Zuidas. De ontwikkelingen op het terrein van de VU zijn apart weergegeven aangezien deze niet meetellen in de programmaverhoudingen vanwege het grote aantal aandeel voorzieningen. De RAI is niet in het programma opgenomen omdat het op dit moment een studiegebied is. Voor een overzicht van het programma per deelgebied zie bijlage 2.

#### 3.4 Programma voorzieningen

Voorzieningen zijn essentieel voor de Zuidas. Het programma voor de stedelijke en commerciële voorzieningen, zoals detailhandel, hotels, leisure en cultuur, worden enerzijds bepaald door de ambities voor de Zuidas en anderzijds zal de daadwerkelijke realisatie ervan afhankelijk zijn van initiatieven van de markt. Het programma voor de basisvoorzieningen wordt vastgesteld op basis van het woningbouwprogramma en het verwachte aantal inwoners in de Zuidas. Uitgangspunt is dat het gebied niet geïsoleerd ligt, maar dat er –integen-deel– juist een wisselwerking is tussen voorzieningen die voor het stadsdeel ZuiderAmstel en omgeving nodig zijn, de bestaande voorzieningenvoorraad en de behoefte aan voorzieningen in de Zuidas zelf.

#### Voorzieningen tot 2010

Tussen 1998 en 2010 worden naar verwachting ruim 115.000 m<sup>2</sup> voorzieningen gerealiseerd of in aanbouw genomen. Dit bestaat uit 65.000 m<sup>2</sup> voorzieningen in 'solitaire' gebouwen (zoals Sotheby's, Musicaltheater, hotel Amsterdam Symphony, uitbreiding en nieuwbouw van het ROC). Daarnaast is er circa 50.000 m<sup>2</sup> ruimte voor voorzieningen in de plint (cultuurcluster Gershwin Plaza, basisvoorzieningen, horeca, detailhandel en dienstverlening). Tot slot zullen op het terrein van de VU/VUmc circa 90.000 m<sup>2</sup> voor zorg- en onderwijsvoorzieningen worden gerealiseerd.

#### Voorzieningen tot 2030

Het totale voorzieningenpakket voor de Zuidas in 2030 wordt geschat op circa 300.000 m<sup>2</sup>. Hierbij is uitgegaan van een minimale kritische bouwmassa die nodig is om van de Zuidas een locatie met internationale aantrekkingskracht te maken én tegelijk in de basisbehoeften van bewoners en gebruikers van het gebied te voorzien. Het programma is inclusief basisvoorzieningen en voorzieningen als stationsruimten. De verdeling is grofweg: 1/3 basisvoorzieningen, lokale commerciële voorzieningen en stationsgebouw, 1/3 hotels/congres en 1/3 stedelijke voorzieningen (kunst en cultuur, onderwijs, leisure, detailhandel, horeca). Daarnaast wordt nog circa 190.000 m<sup>2</sup> onderwijs en zorgvoorzieningen op het VU/VUMC-terrein voorzien.

#### Basisvoorzieningen

Het opnemen van basisvoorzieningen in de plannen is, zo leert de ervaring, niet vanzelfsprekend. De gemeente, voor de Zuidas het stadsdeel ZuiderAmstel, heeft hierin een duidelijke regierol. Daarom is voor het programma voor de basisvoorzieningen in de Zuidas tot 2010 hier een 'wensbeeld' opgenomen. Het gaat om circa 6.000 m<sup>2</sup>. Voor een deel van dit programma (basisschool, zorg en welzijnscluster en buurtsteunpunt) zal pas tussen 2010-2015 volledig draagvlak binnen de Zuidas worden bereikt. Een ander deel van het programma is bovenlokaal en daarmee ook gebaseerd op het draagvlak vanuit het stadsdeel ZuiderAmstel. Zo is er in het stadsdeel een tekort aan kinderopvang en huisartsen. Verder wordt er in het stadsdeel gezocht naar een locatie voor een Ouder- en Kindcentrum en een verpleegkundige kinderopvang. Door situering bij de benodigde kinderopvang in deelgebied Gershwin kan een meerwaarde worden bereikt. Door combinaties van het programma gebaseerd op de Zuidasbehoefte en de stadsdeelbehoefte ontstaan nieuwe, moderne en haalbare clusters. Voor een overzicht van het wensbeeld basisvoorzieningen in de Zuidas tot 2010 zie bijlage 3.

In de verdere ontwikkeling van de Zuidas zullen voortdurend de Zuidasbehoefte, de stadsdeelbehoefte en de ontwikkeling van de bestaande voorzieningenvoorraad in de omgeving op elkaar afgestemd worden. Met de verdere ontwikkeling van de Zuidas zal er behoefte ontstaan aan meer basisscholen, speelplekken, naschoolse opvang, een jongerencentrum en dergelijke. In de volgende Visie zal hiervoor een nieuw wensbeeld basisvoorzieningen worden opgenomen.



# 4. DE STEDENBOUWKUNDIGE UITWERKING

## 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de stedenbouwkundige voorwaarden voor de ontwikkeling van de Zuidas tot een hoogwaardig stedelijk centrumgebied met een (inter)nationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu zoals in de vorige hoofdstukken beschreven. Centraal staat de wijze waarop een goede functiemenging ruimtelijk tot stand kan komen. Uitgangspunt hierbij is een duurzame ontwikkeling van de Zuidas waarbij continue afstemming met de markt en samenleving plaatsvindt. Ook hier wordt dus geen eindbeeld gepresenteerd maar een zo flexibel mogelijk ruimtelijk raamwerk geboden om het wensbeeld voor de Zuidas te realiseren.

In de Zuidas wordt uitgegaan van een stedenbouwkundig grondpatroon dat goed aansluit op de omgeving. Het streven is dat overal in het gebied gewoond of gewerkt kan worden. Om flexibiliteit in de vorm van functieverandering of uitwisselbaarheid mogelijk te maken wordt ingegaan op de hiervoor noodzakelijke bouwkundige eisen. Tegelijkertijd wordt richting gegeven aan het ruimtelijk patroon van functiemenging met het zogenaamde balkenschema. Tot slot is de ruimtelijke spreiding van voorzieningen van belang. Niet alleen voor de levendigheid en veiligheid maar ook voor het draagvlak van de voorzieningen in het Zuidasgebied.

## 4.2 Stedenbouwkundig wensbeeld

Het stedenbouwkundig wensbeeld voor de Zuidas bestaat uit een grondpatroon dat fijnmazig en compact is. De basis van het grondpatroon heeft de vorm van een rasterstructuur. Binnen deze structuur zijn het stratenpatroon en de openbare ruimte vastgelegd maar kunnen de kavels flexibel ingevuld worden met de functies wonen, werken en voorzieningen. Sociale, economische, culturele en maatschappelijke veranderingen kunnen zo kavelsgewijs worden opgevangen. Het patroon van de openbare ruimte is hierbij het duurzame framework waaraan de kavels gekoppeld zijn.



Gebouwen en openbare ruimte in Zuidas

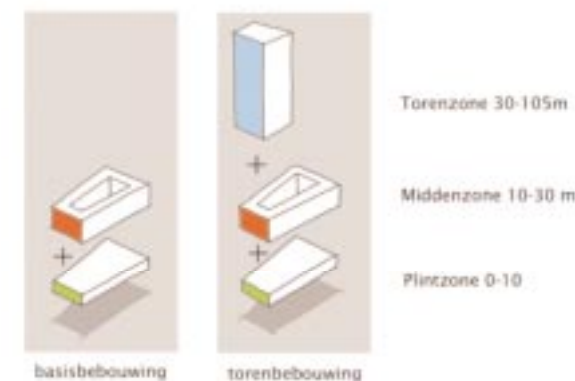
### Openbare ruimte

Het stedenbouwkundig raster zorgt voor een scherp afgebakende openbare ruimte. Het onderscheid tussen privé en openbaar is duidelijk. Vanwege de hoge dichtheden en het compacte bouwen in de Zuidas is dit belangrijk.

Van even groot belang is de ruimtelijke verankering van het Zuidasgebied in de stad en het landschap. De keuze voor het dokmodel maakt een vanzelfsprekend doorgaand straten- en fietspadennetwerk in noord-zuid richting mogelijk waardoor een nagenoeg naadloze overgang tussen Zuid, de Rivierenbuurt en Buitenveldert kan worden bereikt. In oost-west richting is de openbare ruimte een schakel tussen de twee groene scheggen rondom de Amstel en het Nieuwe Meer. De openbare ruimte is in het stedelijk raster op hoofdlijn vastgelegd en is het raamwerk voor de verdere ontwikkelingen.

### Gebouwen en gebouwhoogte

De ongekend hoge bebouwingsdichtheid in de Zuidas zal resulteren in een voor Nederland unieke bebouwing. Er is ruimte voor allerlei soorten gebouwen, met een verschil in gebouwhoogte, maar ook verschil in bijvoorbeeld de omvang van de binnenhoven. De typerende Zuidas-bebouwing heeft een laagsgewijze opbouw bestaande uit op elkaar gestapelde bouwvolumes. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen torenbebouwing en basisbebouwing (zie tekening). De basisbebouwing is maximaal 30 meter hoog en bestaat uit een plint en een middenzone. De torenbebouwing kenmerkt zich



door een topzone boven op de middenzone en plintzone. Alles wat boven de dertig meter uitkomt wordt dus beschouwd als torenbebouwing.

De gebouwstructuur in de Zuidas is zodanig dat er overal een architectonisch herkenbare plintzone van nul tot acht á tien meter hoog wordt gerealiseerd. Afhankelijk van de functie kan deze plint één, twee of drie lagen bevatten. Een plint in één of twee lagen hoort vooral bij de commerciële voorzieningen. Bij een plint in drie lagen passen kantoor en woonfuncties maar ook bepaalde basisvoorzieningen zoals kinderopvang. De plint is vooral van belang in verband met de levendigheid en sociale veiligheid in het gebied. De hoogte van de middenzone kan variabel zijn maar is maximaal dertig meter hoog, net als in de plinten zijn verschillende bestemmingen mogelijk.

### Aansluiting op de omgeving

In het stadsbeeld van de Zuidas wordt rekening gehouden met de stedenbouwkundige kenmerken van de aangrenzende buurten. De hoogste en meest dichte bebouwing wordt gesitueerd in het hart boven de infrastructuur. De lagere en minst dichte bebouwing is aan de randen van het Zuidasgebied te vinden. Daarbij is zorgvuldig bekeken op welke wijze de overgang tussen de nieuwe en bestaande bebouwing vorm krijgt. Zo is bij de Kop Rivierenbuurt de dichtheid het laagst zodat de voorgestelde bebouwing goed aansluit bij de bestaande bebouwing. Ter hoogte van de deelgebieden die grenzen aan de De Boelegracht aan de zuidzijde en de Prinses Irenegracht en het Zuider Amstelkanaal aan de noordzijde is een voldoende afstand tot de bestaande bebouwing aanwezig om een hogere dichtheid te kunnen maken. Bij de planuitwerking van de deelgebieden is en wordt onderscheid gemaakt tussen lagere en hogere bebouwing op basis van bezonningstudies en zichtlijnen. Zo zijn in Gershwin de hoge stadsblokken aan de noordzijde gesitueerd en de lage waterblokken aan de zuidzijde, zodat er een geleidelijke overgang is tussen de Zuidas en bestaand stedelijk gebied.

### Functieuitwisseling kantoren en wonen

Functieuitwisseling is een belangrijk aspect van duurzame stedenbouw en architectuur. Net zoals de grachtenpanden in de binnenstad, waar gewoond, gewerkt en weer gewoond wordt, zullen functies in de gebouwen in de Zuidas in de toekomst kunnen veranderen. Zo kan de in de tijd veranderende ruimtelijke behoefte worden opgevangen. Om uitwisseling van woonfuncties naar kantoorfuncties in een gebouw mogelijk te maken zijn duurzame gebouwcasco's een vereiste. Dit betekent dat voldaan moet worden aan een aantal bouwkundige condities waaronder; een op kolommen gebaseerde draagstructuur, het strategisch situeren van stijlpunten en het voldoen aan brandweereisen. Daarnaast zal de bruto verdiepingshoogte van woningen hoger liggen dan minimaal vereist is omdat kantoren een hogere bruto verdiepingshoogte nodig hebben dan woningen.

In de topzone van de torens, bovenop de middenzone, is er voornamelijk ruimte voor kantoren en woningen. De torens kunnen in hoogte variëren tot maximaal 105 meter. De hoogte van de torens zal ondermeer afhankelijk zijn van de dichtheid en locatie. De torenbebouwing is gesitueerd volgens het dambord patroon (zie kaart p. 24). Op deze wijze heeft elke toren goed uitzicht en vangt voldoende zonlicht. Dit is vooral belangrijk voor de woonfunctie. De kaart met de torenposities geeft weliswaar de plek aan waar de torens gedacht zijn, maar pas in de uitwerking kan de omvang en de juiste positie ervan worden vastgesteld. De hoogte van de torens is wisselend. In de centrumzone zijn de torens het hoogst en in de meer naar de randen toe gelegen gebieden het laagst omdat rekening gehouden is met de aangrenzende bestaande bebouwing. Met de voorgestelde positionering van torens kan vanuit de verder weg gelegen omgeving de Zuidas visueel als één samenhangend beeld worden ervaren. Het stedelijke karakter met het station Zuid/WTC als dynamisch centrum is op deze manier ook op grotere afstand zichtbaar gemaakt.

## Torenposities

- Plingrens
- onderbouw tot 30 m hoogte
- torens vanaf 30 m tot max. 105 m hoog



Met een hogere bruto verdiepingshoogte voor woningen worden twee vliegen in één klap geslagen. Niet alleen wordt uitwisseling mogelijk gemaakt en daarmee duurzaamheid gegarandeerd, maar het wonen in de Zuidas wordt ook nog aantrekkelijker. Zeker in een gebied waar de dichtheden hoog zijn en er compact gebouwd wordt is deze extra kwaliteit wenselijk.

Voor de Zuidas is het streven uitwisseling tussen kleinschalige kantoren en wonen mogelijk te maken. Het gaat dan om werkruimtes met een oppervlak tot maximaal 3.000 m<sup>2</sup> die volstaan met een minimale bruto verdiepingshoogte van 3.30 meter. Dit betekent dat gebouwen in de Zuidas overal een minimale bruto verdiepingshoogte hebben van 3.30 meter. Bij het uitvoeringsbesluit kan worden bekeken of bouwblokken hiervan kunnen worden vrijgesteld.

Binnen de maat van 3.30 m is het mogelijk een woning gedeeltelijk als praktijkruimte of atelier te gebruiken, of een woning tot klein kantoor, zoals een advocatenbureau, te transformeren. Door de relatie met de openbare ruimte is vooral de plintzone van de gebouwen gevoelig voor transformatie. Hier zal de dynamiek van uitwisseling groot zijn en moet ingespeeld kunnen worden op de behoeftes van de markt.

### Extra stimulans

Bij de ontwikkeling van de Zuidas wordt voortdurend gezocht naar instrumenten om flexibiliteit, functiemenging en extra kwaliteit te bewerkstelligen. Voorbeeld hiervan is het Air-right principe dat in de uitwerking van het deelgebied Gershwin is geïntroduceerd en in Vivaldi onder de noemer 'extra programma'. In de contracten met de ontwikkelaars en in het bestemmingsplan

## 4.3 Functiemenging: het balkenschema

### Functiemenging

Het realiseren van een bruisend stadsmilieu is één van de belangrijkste uitgangspunten voor de Zuidas. Om dit te bereiken is functiemenging van groot belang. Alle stadsmilieus, kijk maar naar de binnenstad van Amsterdam of Utrecht en ook buiten Nederland, kenmerken zich door functiemenging. Functiemenging is wat een gebied afwisselend en aantrekkelijk maakt. Dit betekent dat er in een relatief klein gebied zowel woningen, kantoren als voorzieningen te vinden zijn. Dit gebied wordt in de Zuidas een cluster genoemd. Deze clusters zijn verspreid over de Zuidas (zie kaart hieronder).

Gershwin is de mogelijkheid opgenomen om het maximale woonprogramma en de maximale bouwhoogte te verhogen. Aan deze programmaverhoging zijn wel voorwaarden verbonden. In het geval van Gershwin was de voorwaarde dat de ontwikkelaar een vastgelegd aantal vierkante meters maatschappelijke voorzieningen extra realiseert. Bij Vivaldi geeft de mogelijkheid van extra programma vestigingskansen voor een hogeschool.



Schaalniveau functiemenging

Met name in het centrumgebied, waar al veel kantoren zijn of worden gerealiseerd, is het gewenst dat op het schaalniveau van de clusters menging plaatsvindt om de vorming van grote monofunctionele gebieden te voorkomen.

Om het nieuwbouwprogramma van de Zuidas in een gewenste mengvorm te verdelen is het zogenaamde 'balkenschema' ontwikkeld, zodat een aantrekkelijk en levendig gebied gerealiseerd kan worden.

#### Balkenschema

Het balkenschema bestaat in het centrale deel van de Zuidas uit vijf oost-westgerichte balken die voortkomen uit de stedenbouwkundige structuur van de plankaart. Elke balk onderscheidt zich in dichtheid met de hoogste dichtheidsfactor (fsi) in het centrum. Op bijgaande kaart van het balkenschema is per balk een boven- en ondergrens aangegeven voor de dichtheidsfactor. Dit betekent dat de gebieden in de balk binnen de aangegeven bandbreedte kunnen variëren. Naar de randen toe is de dichtheid lager. Deze invulling zorgt voor een goede overgang met bestaande wijken aan weerszijden van de Zuidas en sluit aan op de doelstelling om in het hart van de Zuidas een herkenbaar centrum te ontwikkelen. Voorts wordt per balk aangegeven wat de gewenste verhouding tussen het wonen en het werken (kantoren/bedrijven) is. Uitgangspunt hierbij is het realiseren van een evenwichtige verhouding van wonen en werken voor het Zuidasgebied als geheel. Elke balk of zone heeft een naam die aangeeft welke functie het hoofdaccent heeft. Zo zijn de Woon- en Werkzone te onderscheiden, die zowel aan de noord- als zuidzijde te vinden zijn en de Centrumzone die in het midden op de infrastructuur is gesitueerd met de meeste functiemenging.

Binnen en tussen de balken is het mogelijk met functies te schuiven. Over het gehele Zuidasgebied liggen er accenten waar de woonfunctie voor de hand liggend is en accenten waar de werkfunctie meer vanzelfsprekend is.

#### Invulling balken

De situering van de functies binnen de balken zal voor een groot deel bepaald worden door de kenmerken van de omgeving. Bijvoorbeeld: een nadruk op de woonfunctie nabij het Beatrixpark ligt voor de hand, alsmede een concentratie van werkfuncties langs de noord-zuid lopende stadsstraten vanwege de zichtbaarheid en het tegengaan van geluidhinder voor de woningen erachter. Bij station Zuid/WTC zal de nadruk op de (commerciële) voorzieningen liggen omdat hier de grootste concentratie mensen te verwachten is. Ook het verschil in karakter tussen de type straten zoals de doorgaande stadsstraten en de lokale buurtstraten geeft aanleiding om te kiezen tussen meer of minder voorzieningen, wonen of werken zodat er drukke en rustige straten ontstaan. Zien en gezien worden is op een aantal cruciale plekken essentieel, de sociale veiligheid wordt erdoor vergroot. Het betekent dat op strategische plekken levendige functies worden gerealiseerd.

#### Verschuivingen

In verband met de financiële haalbaarheid van de Zuidas kunnen verschuivingen in het programma optreden ten gunste van een bepaalde functie. Als hier sprake van is zal altijd een afweging plaatsvinden ten opzichte van de verdeelsleutel van het totale programma. Het heeft immers direct effect op de ambities voor de Zuidas en op het raadsbesluit uit de Visie 2001 een evenwichtige woonwerkverhouding te realiseren.

Met het balkenschema is een instrument ontwikkeld om de stapsgewijze realisatie van het programma op ieder moment te kunnen relateren aan het totaalprogramma. Per balk en voor de Zuidas als geheel kan worden bekeken welke ruimte er is om met programma te schuiven en welke gevolgen dit heeft voor het totale basisprogramma (verhouding wonen - werken).

#### 4.4 Voorzieningenstructuur

##### Stedelijk ontmoetingscentrum

In de Zuidas ontstaat een stedelijk ontmoetingscentrum voor reizigers, zakenlieden, wetenschappers, bewoners en congresgangers, een centrum dat met de jaren steeds meer zal gaan leven. Essentieel hiervoor is de aanwezigheid van een diversiteit aan voorzieningen die de bezoekers en bewoners bedienen en aantrekken om tijd door te brengen in de Zuidas. Van basisvoorzieningen en winkels voor de dagelijkse levensbehoefte tot het brede aanbod aan hoogwaardige stedelijke voorzieningen die in de Zuidas worden voorzien. Werkenden kunnen gebruik maken van moderne op het stedelijk milieu gerichte voorzieningen, zoals sportfaciliteiten om te fitnessen, horeca om te lunchen en luxe winkels voor 'funshopping'. Vervoerspassanten kunnen gebruik maken van de detailhandel gericht op snelle aankopen, vergaderfaciliteiten en specialistische horeca. Voor bewoners komen er basisscholen, zorg en welzijnsvoorzieningen en andere basisvoorzieningen. Al deze voorzieningen worden optimaal over het gebied verspreid zodat ze goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor de gebruikers

## Balkenschema: mengverhouding en dichtheid



ervan én bijdragen aan de levendigheid en veiligheid van de Zuidas. Daarnaast is het van belang dat voorzieningen zodanig gepositioneerd zijn dat er ook voldoende draagvlak aanwezig is.

#### Het station: kloppend hart van de Zuidas

Kern van de voorzieningenstructuur in de Zuidas is het middengebied met als kloppend hart het station Zuid/WTC. Dit is de plek waar de meeste mensen de Zuidas binnenkomen en weer verlaten. Een belangrijk deel van het beoogde draagvlak voor commerciële voorzieningen wordt hier gegenereerd. In het gebied rondom het station is het streven een aantrekkelijk vrijetijdsmilieu met vooral commerciële voorzieningen te creëren dat uitnodigt de rest van het gebied te bezoeken.

#### Andere trekkers

Behalve het station en het gebied daar omheen heeft de Zuidas nog andere belangrijke trekkers zoals de VU/VUMC en RAI. Het is wenselijk dat in het gebied rondom deze trekkers voorzieningen komen die aansluiten op de behoeftes van de bezoekers en gebruikers. Gedacht kan worden aan een bibliotheek en andere studentenvoorzieningen zoals een internetcafé bij de VU. Meer op het VUMC gericht zou een cluster kunnen ontstaan van medische zorg en dienstverlening.

#### Routes

De voorzieningenstructuur voor de Zuidas is gekoppeld aan de routes die de belangrijkste trekkers in het gebied met elkaar verbinden en aan de grote doorgaande routes die gebruikt worden door mensen die van Buitenveldert



Referentie beelden invulling plint

naar de binnenstad gaan of andersom. Langs deze routes of zogenaamde commerciële hoofdstromen zal een groot

deel van de voorzieningen in de Zuidas geconcentreerd worden. Basisvoorzieningen worden vooral buiten de commerciële hoofdstromen gesitueerd. Voordeel hiervan is dat bijvoorbeeld in het geval van een basisschool het makkelijker is buitenruimte te realiseren. Een clustering van voorzieningen zal bovendien dubbelgebruik van (buiten)ruimtes mogelijk maken.

Een deel van de voorzieningen in de Zuidas komt of is al gesitueerd in zelfstandige gebouwen, zoals hotels, theaters, musea, omvangrijke scholen en warenhuizen. Deze gebouwen zullen vrijwel altijd op plekken komen waar veel voetgangers te verwachten zijn.

#### In de plint

De voorzieningen die niet in zelfstandige gebouwen komen worden bij voorkeur in de stedelijke plint gerealiseerd. Op ooghoogte is de stedelijke plint in samenhang met de openbare ruimte bepalend voor de ervaringswereld van de gebruiker en bezoeker van de Zuidas. Zien en gezien worden bieden de beste garanties voor een zo groot mogelijke sociale veiligheid. Plinten die gevuld zijn met publiekstoegankelijke voorzieningen dragen hier in belangrijke mate aan bij. Daarnaast, en even belangrijk, zorgt een goed gevulde publiekstoegankelijke plint voor een levendige sfeer, ook 's avonds. Zeker met de diversiteit aan voorzieningen zoals voorzien in de Zuidas.

Becijferd is dat van de 300.000 m<sup>2</sup> voorzieningen uit het Zuidasprogramma er circa 125.000 m<sup>2</sup> in ieder geval in de plint kunnen worden opgenomen. Naarmate de Zuidas groeit in de tijd zal er een groter draagvlak ontstaan en dus meer ruimte voor voorzieningen nodig zijn. Om ruimte hieraan te geven is het wenselijk nog eens 60.000 m<sup>2</sup> extra plintruimte te reserveren voor voorzieningen.

Publiekvoorzieningen in de plint komen bij voorkeur langs de commerciële hoofdstromen en geconcentreerd rondom de trekkers. Deze plinten moeten voldoende

flexibiliteit hebben. Hiervoor gelden de volgende bouwkundige condities: voldoende hoogte en een constructief neutraal raster waarbinnen zowel één als twee bouwlagen gerealiseerd kunnen worden. Ook in de overige delen van de Zuidas is er vanzelfsprekend ruimte voor voorzieningen in de plint maar zijn ook andere bestemmingen mogelijk. De bijgaande kaart geeft de gewenste plintvulling voor de Zuidas aan. Voorts wordt het wenselijke spreidingspatroon gegeven van basisvoorzieningen publiekstrekkers en publiekvoorzieningen die doelgroep gericht zijn.

#### Fasering

In de periode tot de realisatie van het dok is er sprake van zelfstandig functionerende voorzieningenconcentraties met een oriëntatie op vooral bestaand aangrenzend gebied. Dit is zeker het geval voor het gebied Mahler4, ABN AMRO en Gershwin dat een ruimtelijke eenheid vormt. Met de realisatie van het dok worden de verschillende deelgebieden verbonden. Pas dan ontstaat er ook draagvlak voor het geschetste centrumgebied.

#### 4.5 Conclusie

Om zich als (inter)nationale toplocatie te profileren zal de Zuidas de markt moeten kunnen volgen. De stedenbouwkundige uitwerking heeft daarom voldoende flexibiliteit zodat ingespeeld kan worden op sociaal - economische en maatschappelijke veranderingen. De relatie tussen de stedenbouwkundig ruimtelijke en programmatische invalshoek is en blijft hierbij essentieel. Behandeld is de wijze waarop één van de belangrijkste kenmerken van de Zuidas, functiemenging, wordt uitgewerkt; de uitwisseling van functies en de flexibiliteit van de gebouwen, het plintgebruik en de spreiding van de voorzieningen over de Zuidas. Hiermee zijn stedenbouwkundige voorwaarden gegeven die een duurzame ontwikkeling van de Zuidas tot gemengde toplocatie mogelijk maken.

## Wensbeeld voorzieningen tot 2030/invulling stedelijke plint



# 5. OPENBARE RUIMTE

## 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de visie op de openbare ruimte in de Zuidas nader toegelicht en wordt aangegeven wat dit concreet betekent voor de praktijk. Eén van de belangrijkste uitgangspunten is het bieden van een kwalitatief zeer hoogwaardige openbare ruimte waarbij sprake is van een vanzelfsprekende overgang tussen Buitenveldert en Zuid. Dit uitgangspunt is verder toegespitst naar een aantal doelstellingen voor de openbare ruimte:

- een binnenstedelijke sfeer die zich kenmerkt door levendigheid, drukte van mensen en verkeer. Dit wordt nader gespecificeerd in de volgende subdoelstellingen:
  - intensieve stromen tussen belangrijke voorzieningen
  - optimale interactie tussen de openbare ruimte en de plintfuncties
  - functies en aankleding van de openbare ruimte gericht op gebruiker en sfeer
  - fijnmazig en druk bezet stratenpatroon
  - stadse pleinen en bijzondere plekken waar rust gevonden kan worden;
- een heldere en ingetogen ingerichte openbare ruimte met tijdloze kwaliteit, opgewassen tegen constante verandering;
- beheer dat een constante kwaliteit moet garanderen.

Op grond van deze doelstellingen is een raamwerk voor de openbare ruimte ontworpen. Hierbij is de kwaliteit van de inrichting bepaald en zijn voorwaarden geformuleerd die ervoor zorgen dat die kwaliteit ook daadwerkelijk gehaald wordt. Bovendien komen de structuurbepalende thema's zoals groen, water, verkeer en vervoer aan de orde. Deze geven in samenhang met elkaar vorm aan de ruimtelijke structuur van de Zuidas.



## 5.2 Het raamwerk voor de openbare ruimte

De openbare ruimte in de Zuidas bestaat in hoofdzaak uit straten en plekken.

In de straten bepaalt beweeglijkheid de sfeer. Mobiliteit, in allerlei vormen, komt hier tot uitdrukking. De straten worden zo compact mogelijk gerealiseerd om een stadse sfeer mogelijk te maken. Er zijn drie typen straten te onderscheiden.

Stadsstraten zijn drukke, veelzijdige straten met veel verkeerssoorten, waarmee de Zuidas voor snel- en langzaam verkeer aangesloten wordt op het stedelijk netwerk.

De andere straten zijn van lokale betekenis. Hier bevinden zich de individuele kavelontsluitingen. Vaak zijn deze straten ook belangrijke fietsverbindingen.

Met de voetgangersgebieden en fietspaden krijgt de Zuidas een langzaamverkeernetwerk, vrij van auto's. Er is een onderscheid tussen noord-zuid en oost-west lopende straten. De noord-zuid straten zijn traditioneel vormgegeven, royaal bemeten en symmetrisch. De oost-west straten krijgen een bijzonder profiel met een brede bomensingel aan de noordzijde.

In tegenstelling tot de straten zijn de plekken de ruimten waar rust gevonden kan worden en waar verblijf het hoofddoel is. Hier is gelegenheid om te spelen en te sporten. Deze plekken worden bijzonder vormgegeven en zullen verschillend van karakter zijn.

### Aansluiting bij de omgeving

Het uiteindelijke succes van dit nieuwe deel van Amsterdam zal mede bepaald worden door de mate van integratie met de bestaande stad. Eén van de belangrijkste voorwaarden daarbij is –zoals vermeld– het ondergronds brengen van de infrastructuur. Maar er is meer nodig. Om de Zuidas in de omgeving te verankeren is een goede structuur van de openbare ruimte essentieel. Deze moet goed aansluiten op de naastgelegen stadsdelen. De bijzondere ligging van de Zuidas voegt een extra dimensie toe aan de mogelijkheden van een goede verankering in de omgeving. De Zuidas ligt immers tussen de twee groene scheggen, de Amstel en Schinkel. Met een fijnmazig patroon van verbindingen in oost-west richting vormt de Zuidas een schakel tussen de scheggen. De noord-zuid stadsstraten zijn de lange, continue straten met een begin en een einde ver buiten de Zuidas.



Deze straten zullen Amsterdam-Zuid en Buitenveldert op een vanzelfsprekende manier met elkaar verbinden. Maar ook in detail moet het kloppen. Om eenheid te creëren zullen bomenlanen, trottoirbanden en straatmeubilair doorlopen. De grote noord-zuid straten en de 'dambordopstelling' van de torens bevorderen de transparantie van het gebied en zorgen er voor dat de Zuidas doorankelijk wordt.

### Vier kwaliteitsniveaus

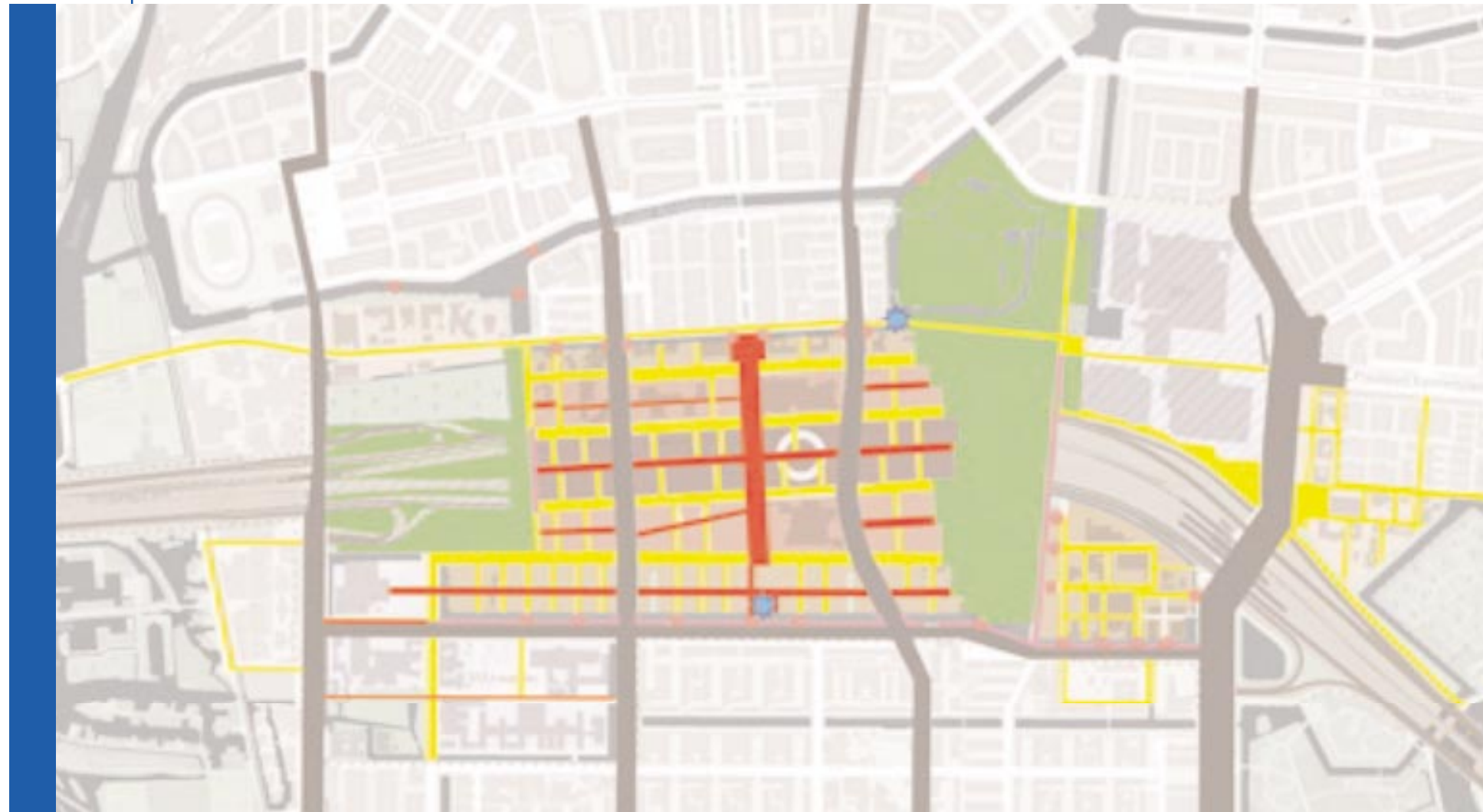
De lange ontwikkelingsperiode van de Zuidas maakt het onmogelijk om de inrichting van de openbare ruimte nu al tot in detail vast te leggen. Maar een aantal essentiële zaken worden, als waarborg voor de kwaliteit en samenhang in het gebied, wel al vastgelegd. Hiertoe is de openbare ruimte onderverdeeld in vier categorieën, waarbij ruimtelijke uitgangspunten gekoppeld zijn aan gewenste of noodzakelijke investeringsniveaus. Voor elke categorie is in het ontwerp-openbare ruimte een palet van materialen, inrichtingsprincipes en meubilair vastgelegd, aangevuld met referentiebeelden.

Alle straten en openbare plekken in de Zuidas hebben één van deze vier 'kwaliteits' typeringen gekregen. Op bijgaande kaart is deze typering weergegeven. De 'Stadsstraten' zijn drukke straten met veel verkeerssoorten. Het investerings-niveau van deze straten sluit aan bij dat van de rest van de stad. De categorie 'Standaard Zuidas' beslaat het grootste gebied, namelijk alle straten waarin zich autowegen bevinden met uitzondering van de Stadsstraten. Het investeringsniveau is hoger dan het Amsterdams gemiddelde. 'Exclusief Zuidas' is de typering voor de autovrije routes in het gebied zoals de voetgangersstraten, de Minerva-as en de route langs de De Boeigracht, maar ook voor een aantal specifieke plekken in bijvoorbeeld de parken. Deze typering heeft het hoogste investeringsniveau.

De typering 'Accenten' heeft betrekking op autonome gebieden en objecten in de openbare ruimte. Hieronder vallen de parken, waterpleinen en kunstwerken. Voorbeelden van deze plekken zijn onder andere de zogeheten urban pockets langs de centrale oost-west straat in de Zuidas.



## Kwaliteitskaart inrichting openbare ruimte



### Kwaliteit van begin af aan

Waar gebouwd wordt, kan overlast ontstaan. Dat geldt zeker voor een langdurig project als de Zuidas. De leefbaarheid en de samenhang van de openbare ruimte hebben daarom vanaf het begin van de bouw de volle aandacht. De kwaliteitsambities worden onder andere vastgelegd in kwaliteitsprotocollen, waarin resultaat en inspanningsverplichtingen zijn opgenomen. Belangrijk is dat publieke én private partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor regie en handhaving van de protocollen in de deelgebieden. Daarnaast is het wenselijk een integraal beheerplan op te stellen, gericht op een schone, hele en veilige Zuidas. Doordat integraal beheer uitgaat van behoud en verbetering op lange termijn draagt het ook bij aan de duurzaamheid van het gebied.

De openbare ruimte wordt zo ontworpen en ingericht dat zij ook goed te beheren is. In de Zuidas is dat een complexe opgave door de vele bouwactiviteiten en veranderingen die op stapel staan. Daarom is gekozen voor een robuust en duurzaam ingerichte openbare ruimte die tegen een stootje kan en tegelijk makkelijk te onderhouden is. Voor alle ontwerpen geldt dat een goed ontwerp ook goed moet worden uitgevoerd en beheerd. In dit kader is het onder andere gewenst dat elk ontwerp getoetst wordt op beheerbaarheid, dat kwaliteitseisen voor de oplevering in het bestek worden vastgelegd en dat er één verantwoordelijke is voor toezicht op alle aspecten van de uitvoering. Dergelijke punten worden opgenomen in contracten tussen aannemers en ontwikkelaars.

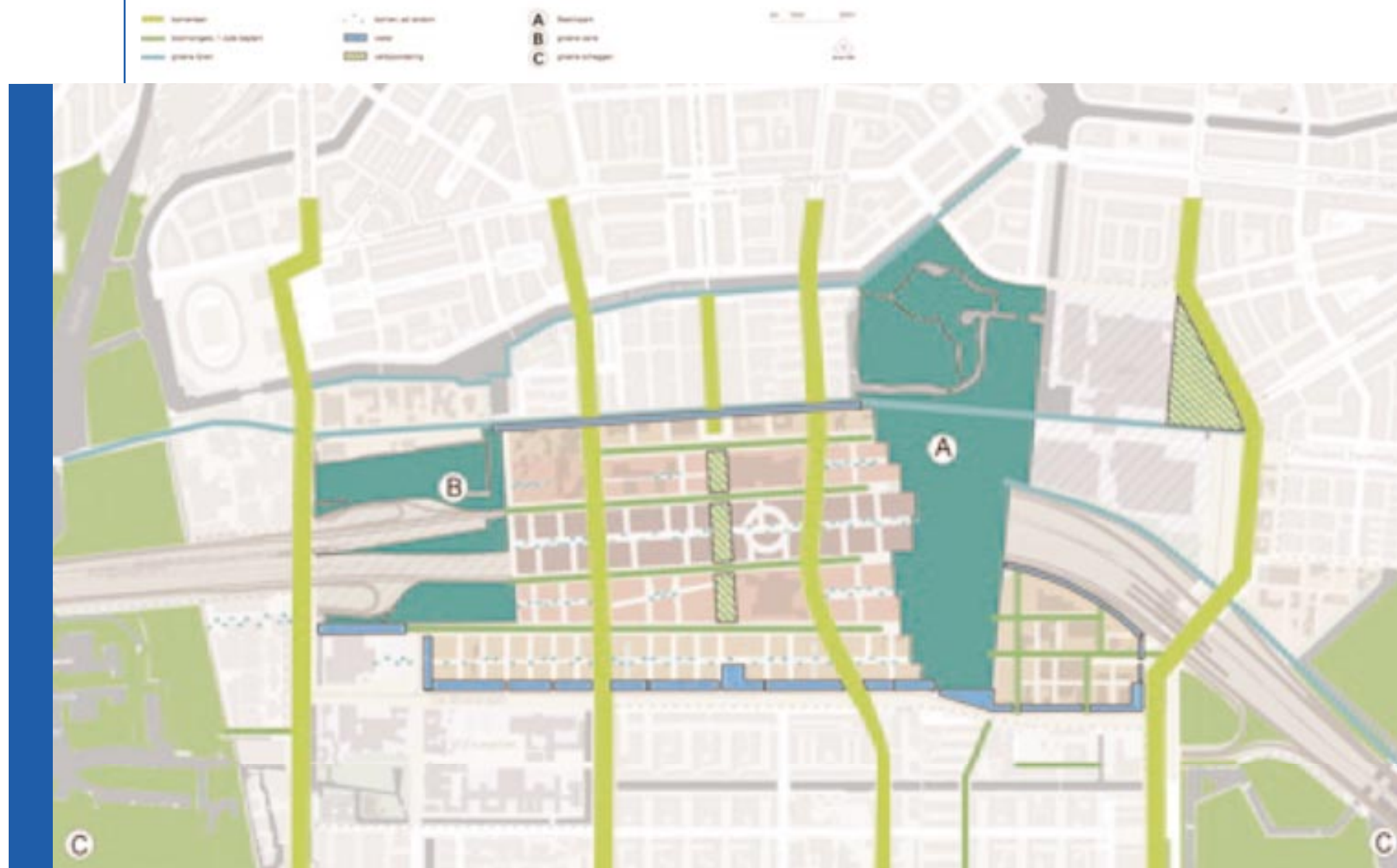


Om de kwaliteit van de openbare ruimte ook gedurende het bouwproces te handhaven en de overlast te beperken zijn nu al verschillende maatregelen genomen. Voor de bereikbaarheid van de gebieden en gebouwen zijn plannen opgesteld zodat de bewegwijzering en (doorgaande) routes steeds goed in orde zijn. Naast de bereikbaarheid is ook een aangenaam bouwklimaat van belang. Hinder tijdens de bouwfase wordt geminimaliseerd door bijvoorbeeld met kunst versierde stofdoeken tegen de in aanbouw zijnde bebouwing op te hangen. Grote bouwprojecten kunnen zo tot bezienswaardigheden worden gemaakt. Tot slot wordt het publiek goed geïnformeerd over de bouw, over de duur en het uiteindelijke resultaat. Tijdelijk groen of het vroegtijdig plaatsen van groen zijn extra's die de ambities en intenties van de Zuidas duidelijk kunnen maken en kunnen bijdragen aan de acceptatie van de bouwactiviteiten.

### Kwaliteit ondergronds

Niet alleen de kwaliteit van de openbare ruimte op het maaiveld, maar ook de kwaliteit onder het maaiveld is van belang. De ondergrondse wereld van het dok en de vele parkeergarages kunnen een belangrijke kwaliteit van de Zuidas worden mits zij op een aansprekende manier worden vormgegeven.

## Groenstructuur



## 5.3 Groen en sport

De Zuidas ligt tussen de Schinkel en Amstel. In de nabijheid van het nieuwe stadscentrum liggen diverse parken, waaronder het Beatrixpark, het Amstelpark, 't Kleine Loopveld en het Gijsbrecht van Aemstelpark, maar ook het veel grotere Amsterdamse Bos. Een netwerk van langzaamverkeerroutes zal al deze groengebieden onderling verbinden. Temidden van de groene ruimten kan het kerngebied van de Zuidas gemakkelijk de zwakke schakel in de groenstructuur worden. Hier moet het groenconcept dus extra sterk zijn. Daarom krijgen de oost-west verbindingen extra aandacht. In de oost-west straten worden aan de noordzijde bomen geplant. Zo krijgen de bomen de meeste zon en bovendien hebben ze daar het meest gunstige effect op het windklimaat. In elke straat komt een andere, transparante boomsoort zoals de zilversdoorn, acacia en valse christusdoorn.

In verband met de dichtheden die in de Zuidas worden gerealiseerd is een nieuwe kijk op stedelijk groen nodig. Gedacht moet worden aan parkjes, plantsoentjes en intieme pleintjes. Deze plekken van rust worden gekoppeld aan voetgangersroutes waardoor de routes en de plekken elkaar kunnen versterken. Behalve naar deze openbare plekken wordt ook gestreefd naar zoveel mogelijk groene daken. Daktuinen bieden immers niet alleen veel ruimte voor bewoners, maar zijn ook een

belangrijk voor het milieu. Bovendien kunnen zij als ze publiek toegankelijk zijn, een extra kwaliteit toevoegen aan de Zuidas.

Een ander belangrijk onderdeel van het groen in het gebied zijn de schoolwerktuinen en sportvelden. Op dit moment liggen de schoolwerktuinen in de woonstrook van deelgebied VU, maar daar zijn bebouwing en een deel van de nieuwe De Boelegracht geprojecteerd. Er wordt onderzocht of de schoolwerktuinen voor de Zuidas behouden kunnen worden.

In de Zuidas zijn verschillende sportvoorzieningen die onderdeel uitmaken van het groen in het gebied. De grootste zijn voetbalvereniging AFC en sportvereniging Buitenveldert. AFC gaat 'verbouwen' en blijft behouden in de Zuidas. De velden worden op een andere plek aangelegd. Er komt een nieuw verenigingsgebouw met onder andere kleedkamers, een sociëteit en een jeugdhonk voor de leden. In een park met meerdere niveaus worden de velden van AFC als terrassen opgenomen. Onder de sportvelden zijn behalve een parkeergarage een sportmedisch centrum en een multifunctionele hal gepland. Vanuit de sociëteit van AFC heeft men straks uitzicht op de verschillende voetbalvelden en het park. Door de terrassenstructuur wordt een hoogteverschil van circa tien meter overbrugd waardoor er een directe verbinding met het Beatrixpark komt. Het nieuwe stadspark dat daardoor ontstaat is even groot als bijvoorbeeld het Amstelpark en ruim twee keer zo groot als het huidige Beatrixpark. Sportvereniging Buitenveldert heeft momenteel vier voetbalvelden in het VU-kwartier langs de A10 in gebruik. Nog onduidelijk is of deze velden daar kunnen blijven. Onderzoek vindt plaats naar de mogelijkheid tot definitieve inpasbaarheid van de sportvereniging in de Zuidas.



Daktuin Rockefeller Center, New York



Marathon in Zuidas

**5.4 Water**

De ontwikkelingen in de Zuidas zullen ingrijpende gevolgen hebben voor de waterhuishouding. Bestaande sloten in het gebied verdwijnen, er wordt veel verhard oppervlak aangebracht en op de plaats waar nu een waterkering twee waterregimes (de Amstellandse Boezem en de Binnendijkse Buitenveldertsche polder) van elkaar scheidt wordt het dok aangelegd. In deze paragraaf wordt beschreven hoe in de Zuidas met de waterhuishouding wordt omgegaan en hoe water bijdraagt aan de kwaliteit van het gebied. Het gaat om aspecten als de waterkering, de hoeveelheid oppervlaktewater en de doorstroming daarvan, de retentie van hemelwater op de kavels en maatregelen die de grondwaterstand beïnvloeden.

**Water geeft kwaliteit**

De aanleg van water, grachten en bruggen geeft de Zuidas een typisch Amsterdamse identiteit én draagt bij aan een hoogwaardige omgeving. Niet alleen oude stadswijken zoals de binnenstad en Zuid, maar ook nieuwe stadswijken zoals het Oostelijk Havengebied en IJburg hebben dit bewezen. Hiermee wordt van een nood een deugd gemaakt: het in de Zuidas noodzakelijk te realiseren water zal bijdragen aan de kwaliteit en identiteit van de Zuidas.



**Oppervlaktewater**

Om wateroverlast te voorkomen is het van groot belang dat er voldoende waterberging in het gebied is. In de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht zijn hier dwingende bepalingen over opgenomen. Oppervlaktewater dat vanwege de ontwikkeling van de Zuidas verdwijnt, moet elders in het gebied volledig terugkomen. Bovendien moet 10% van het oppervlak dat wordt verhard, als open water aan het gebied worden toegevoegd. Extra oppervlaktewater is noodzakelijk om een goede berging en afvoer van regenwater bij extreme regenbuien te garanderen. Belangrijke voorwaarde is dat de compensatie vooraf moet plaatsvinden.



**Oppervlaktewater per deelgebied en keringstracé Visie 2004**

- gringrens
- ▭ project grens
- ▭ bestaand oppervlaktewater in hectares
- ▭ toe te voegen oppervlaktewater volgens visie zuidas in hectares
- ▭ te dempen oppervlaktewater volgens visie zuidas in hectares
- voornamelijk keringstracé
- terugkeer op de keringstracé



In cijfers uitgedrukt: in de Zuidas wordt in totaal 3,8 ha water gedempt. Dit zal dus voor 100% gecompenseerd moeten worden, zodat de huidige 12,7 ha oppervlaktewater gehandhaafd blijft. Hier bovenop moet nog eens 8,1 ha extra water gerealiseerd worden ter compensatie van de voorziene toename van verharding in het gebied. Het grootste deel van het water wordt in de Zuidas gecompenseerd. De mogelijke aanleg van compensatiewater in het Anstelpark en het Gijsbrecht van Aemstelpak wordt onderzocht. De kaart op de vorige bladzijde geeft de wateropgave per deelgebied weer (zie ook de tabel in bijlage 4). De wateropgave hangt direct samen met de te realiseren hoeveelheid verhard oppervlak. Als deze oppervlaktes wijzigen veranderen ook de hoeveelheden water.

Voor het deelgebied VU wordt nog nader gestudeerd op de haalbaarheid van de wateropgave in verband met andere claims op de ruimte in het gebied, waaronder de realisatie van een Utility Center. Mocht één en ander binnen de huidige plannen niet haalbaar zijn, dan gaat de noodzakelijke realisatie van het water mogelijk ten koste van een deel van het programma voor het deelgebied VU.

### Waterstructuur

De taakstelling voor extra waterberging is uitgemond in een voorstel voor de waterstructuur. Zowel de noord- als zuidrand van de Zuidas wordt begrensd door een nieuwe Amsterdamse gracht, respectievelijk de Irenegracht en de De Boeegracht. Langs beide grachten is het prachtig wonen en recreëren. Bovendien kan vanaf de Irenegracht direct naar de Amstel, Schinkel en grachtengordel gevaren worden. In de flanken van de Zuidas worden de bebouwingsclusters omringd met waterlopen, waardoor ze 'als kastelen met hun voeten in een slotgracht staan'. In de parkgebieden in en buiten het plangebied wordt gezocht naar extra open water. Tot slot zijn er in de Zuidas mogelijkheden voor de aanleg van vijvers en daktuinen. Deze dragen niet alleen bij aan een duurzame waterhuishouding, maar ook aan de kwaliteit van de buitenruimte.

### Waterkering

In het hart van de Zuidas, grotendeels onder het talud van de noordelijke rijbaan van de A10, ligt een waterkering die de Amstellandse Boezem van de Binnendijkse Buitenveldertsche polder scheidt. Deze ondergrondse kering zorgt ervoor dat het (grond)water uit de stad niet het lager gelegen Buitenveldert instroomt. Binnen het tracé van de waterkering mag in principe niet gebouwd worden. Bij de aanleg van het dok is daarom een nieuwe waterkering noodzakelijk. Deze kering wordt bij voorkeur als kunstwerk in de noordelijke tunnel van het dok uitgevoerd. Totdat duidelijk is of dit mogelijk is, wordt ook een reservering voor een alternatief keringtracé in de Strawinskylaan opengehouden. Bij de herstructurering van de Strawinskylaan moet hier rekening mee gehouden worden — onder andere voor de situering van de rioolgemalen, bezinkbassins en maatregelen die grondwateroverlast voorkomen.

### Grondwater

Bij de toekomstige ontwikkeling van de Zuidas worden parkeerkelders aangelegd, neemt de verharding toe en wordt het oppervlaktewaterstelsel aangepast. Dit kan leiden tot een lokaal sterk verhoogde grondwaterstand. Maatregelen om grondwateroverlast te voorkomen zijn daarom noodzakelijk. Op bijgaande kaart worden enkele principemaatregelen voorgesteld die grondwateroverlast moeten tegengaan.

### Waterkwaliteit en riolering

In de Zuidas wordt een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd. Dit betekent dat het schone hemelwater (van daken en verkeersluwe wegen) direct naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd en het verontreinigde hemelwater (afkomstig van straten met veel verkeer) in bezinkbassins gezuiverd wordt voordat het op het oppervlaktewater geloosd mag worden. Alleen het huishoudelijke afvalwater (uit toiletten en dergelijke) gaat naar de rioolwaterzuivering-inrichtingen. Huishoudelijk afvalwater wordt via persriolen naar zuiveringinrichtingen buiten de Zuidas gepompt. Voor de eindfase zijn vier bezinkbassins en zes persrioolgemalen gepland. De locaties en afmetingen van de rioolgemalen en bezinkbassins zijn indicatief op de kaart aangegeven. De voorzieningen worden zoveel mogelijk onder het maaiveld uitgevoerd.

## Principemaatregelen om grondwateroverlast tegen te gaan

-  nieuwe watergangen stellen
-  maaiveld ophoging (in onderzoek)
-  indicatieve locaties van zones voor grondwater afstroming naar Boeegracht en Irenegracht



### Bruggen

Er is gekozen voor duikerbruggen en bruggen bij de Irenegracht en de De Boeegracht. Voor de overgangen van de De Boeegracht bij de Beethovenstraat en de Buitenveldertselaan komen er duikers. Daarmee worden de karakteristieken en kwaliteiten van de grachten van de binnenstad en de watergangen van Buitenveldert voortgezet binnen de Zuidas. De bruggen en duikerbruggen hebben een gunstig effect op de doorstroming en daarmee op de waterkwaliteit. De 15 meter brede Irenegracht is bevaarbaar voor boten. Dit is een extra kwaliteit voor de bewoners in de Noordzone en de Irenebuurt. Bovendien betekent het een toegevoegde waarde voor de Zuidas als geheel.

Door de bevaarbaarheid van de Irenegracht wordt de Zuidas op het grachtenstelsel van Amsterdam aangesloten. Een hoogwaardige vormgeving van de bruggen over de Irenegracht draagt bij aan de integrale kwaliteit van de openbare ruimte, vergelijkbaar met de bruggen in Plan Zuid van Berlage. De De Boeegracht wordt net als de andere oost-west gerichte watergangen van Buitenveldert zoveel mogelijk uitgevoerd als één ruimtelijk geheel.

### 5.5 Milieu

Veel van de huidige milieuvraagstukken vinden hun oorsprong in de groei en het intensieve gebruik van onze (stedelijke) omgeving. Hoe meer mensen en functies op een beperkt oppervlak, des te groter de noodzaak van (technische) maatregelen om de negatieve aspecten te compenseren. Belangrijk is dus van meet af aan het antwoord op de vraag hoe activiteiten en projecten in de Zuidas kunnen bijdragen aan de verbetering en bescherming van het milieu. Het verwachte energieverbruik is daarvan een goed voorbeeld. Een volgens de huidige normen gebouwd pand is met economisch efficiënte maatregelen al snel 20 tot 30 procent zuiniger te maken. Voorbeelden in de Zuidas, zoals ING en Forum, tonen aan dat het zelfs nog beter kan.

Met betrekking tot het milieu in de Zuidas kan een onderscheid worden gemaakt tussen ambities ten aanzien van duurzaamheid en ambities voor energieverbruik.

#### Duurzaamheid

Ten aanzien van duurzaamheid sluit de Zuidas aan bij het nationaal beleid (NMP4) en de daarin geformuleerde doelstellingen voor 2030. Dit betekent dat de ontwikkelingen en activiteiten in de Zuidas:

- bijdragen aan een gezond leefmilieu en een veilig leven;
- plaats zullen vinden in een schone en aantrekkelijke dagelijkse leefomgeving;
- zorgen voor een evenwicht tussen vraag en aanbod bij vernieuwbare hulpbronnen, door bijvoorbeeld de 'natuurlijke' warmte en koude in de bodem op te slaan en te gebruiken;
- zo min mogelijk gebruik maken van niet vernieuwbare hulpbronnen en de alternatieven daarvoor zoveel mogelijk gebruiken, zoals het gebruik van 'groene' stroom.

De ambities van de Zuidas ten aanzien van milieu worden op verschillende wijze nagestreefd. Zo wordt duurzaamheid nu gerealiseerd door het (op bepaalde plaatsen) bouwen van panden die geschikt zijn voor zowel wonen als werken en door een duurzame materiaalkeuze. Duurzaamheid wordt dus niet alleen op grond van milieuoverwegingen behaald, maar ook op grond van andere ambities en disciplines. De ambities voor flexibiliteit, kwaliteit, materiaalkeuze en milieu worden van meet af aan geïntegreerd in het ontwerp.

Behalve via de bestaande milieuwetgeving kan een groot deel van de ambities gerealiseerd worden door de organisatie van het proces: samenwerking tussen opdrachtgevers en beheerders, architecten en installatieontwerpers en aandacht voor flexibiliteit en kwaliteit. Goede en vroegtijdige afspraken over beheer en exploitatie kunnen leiden tot meer investeringen die uiteindelijk de onderhoudskosten, exploitatielasten en milieubelasting omlaag brengen. De koppeling van investeringen aan de kosten van beheer en onderhoud is essentieel voor de duurzaamheid. Om duurzaamheid ook op lange termijn zeker te stellen zal op een zo efficiënt mogelijke wijze met de beschikbare milieuruimte moeten worden omgegaan. Er moet zodanig gedeeld en verdeeld worden dat er ook voor projecten in de periode 2010–2030 nog (milieu)ruimte, flexibiliteit en keuzevrijheid zijn.

Naast de milieumambitie wordt er voor de Zuidas gestreefd naar een goed niveau van milieubescherming en wordt bewerkstelligd dat activiteiten –waar mogelijk– bijdragen aan milieuverbetering.

#### Energieverbruik

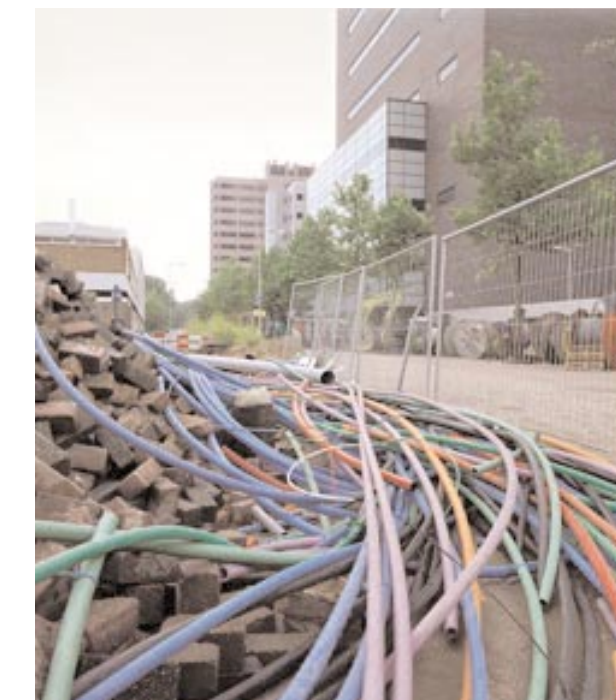
In de Zuidas wordt gestreefd naar 10% duurzame energie in 2010 en 20% in 2020. In 2050 zal 50% van de energie duurzaam moeten worden opgewekt. Door het gebruik van schone elektriciteit wordt het milieu in de regio niet extra belast. De inkoop van 'groene' stroom via de plaatsing van zonnepanelen draagt bij aan de duurzaam geproduceerde stroom. Nieuwe concepten op het gebied van koeling en ventilatie zijn geschikte mogelijkheden om het energieverbruik terug te dringen. Daarnaast kan samenwerking tussen bedrijven, bewoners(organisaties) en energiebedrijf tot verdere verbetering van efficiency en daarmee tot besparingen leiden. In de Zuidas worden verschillende maatregelen genomen die zullen leiden tot een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook zal de energievoorziening er minder afhankelijk worden van fossiele brandstof. Voorbeeld hiervan is de aanleg van warmte- en koudnetten en het gebruik van bodemwarmte en –koude. Hierdoor kunnen overschotten en tekorten in de Zuidas eenvoudig worden opgevangen en stijgt de efficiency van de energievoorziening.

#### Dokmodel

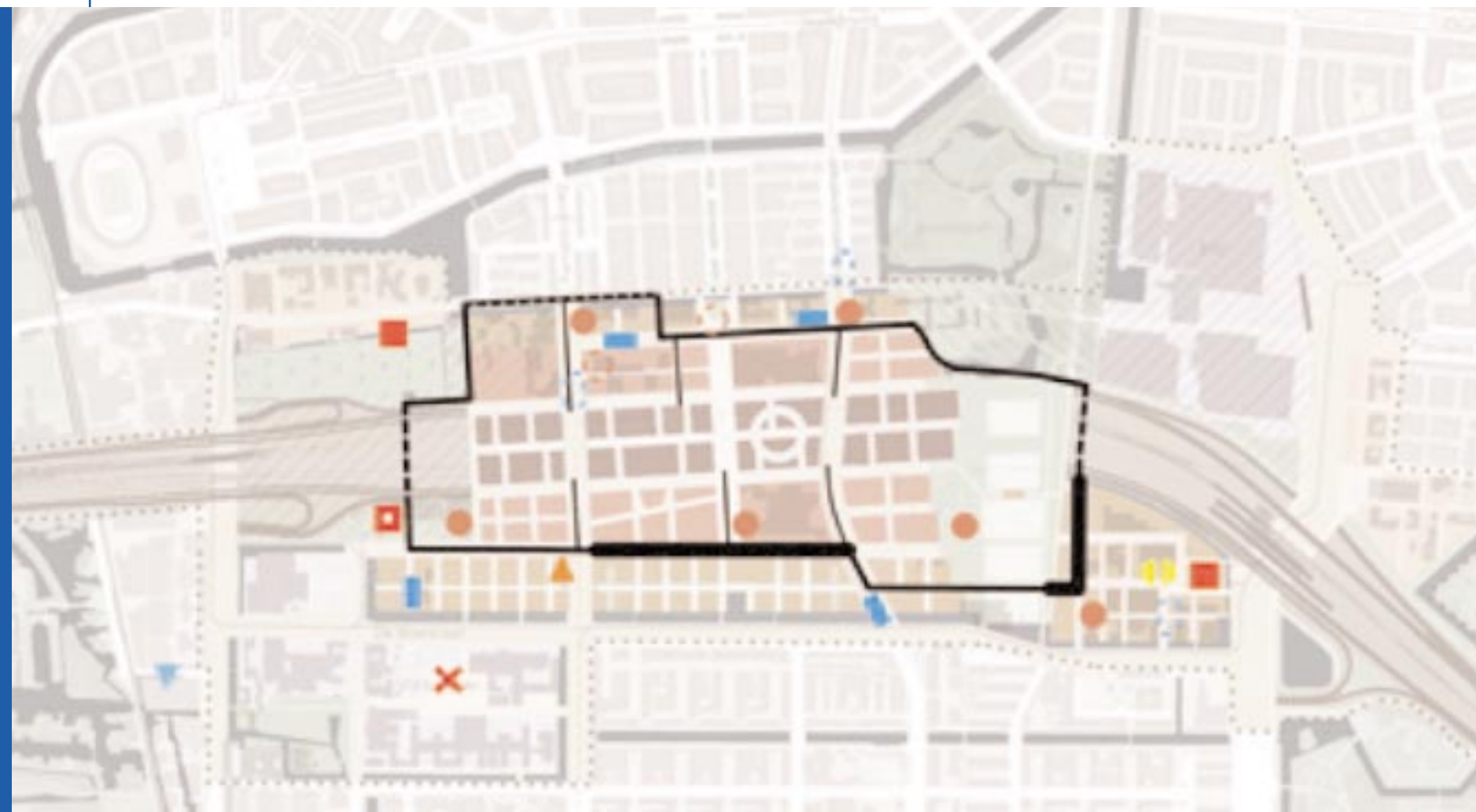
Totdat het dok is aangelegd moeten extra voorzieningen getroffen worden om woningbouw in de verschillende deelgebieden mogelijk te maken. Gedacht moet daarbij worden aan dove gevels en afschermende (kantoor-)bebouwing. De kantoorbebouwing van Mahler4 bijvoorbeeld schermde de woontoren van Mahler4 en de woningen in Gershwin van de snelweg af. Daardoor krijgen deze minder geluidbelasting op de gevels. Door in beide projecten dove gevels toe te passen kunnen woningen gebouwd worden die geen geluidsoverlast van de A10 ondervinden. Tot het moment waarop de hoofdinfrastructuur ondergronds gaat, zal de luchtkwaliteit van een matig niveau zijn. Daarna zal de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeteren. Ook op het geluidsniveau in het gebied zal het ondergronds brengen van de infrastructuur een positief effect hebben.

### 5.6 Kabels en leidingen

De ambities voor zowel de openbare ruimte als het milieu houden belangrijke voorwaarden in voor de toepassing van energie en nutsvoorzieningen in de Zuidas. De hoge bebouwingsdichtheden in het gebied leiden tot een grote vraag naar energie- en nutsvoorzieningen en bovendien tot een openbare ruimte die veel kleiner is dan gewoonlijk in Nederland. Daarom is een aangepaste benadering van de energie- en nutsvoorzieningen in de Zuidas noodzakelijk. Er is gekozen voor een aantal innovatieve oplossingen, die het beslag op de ruimte beperken en zowel de openbare ruimte als het milieu zo min mogelijk belasten.



## Indicatieve locaties energie- en nutsvoorzieningen



### Hoofdtracé kabels en leidingen

Om de gebruikers binnen en buiten de Zuidas met een grote leveringszekerheid en adequaat te kunnen bedienen is een nieuw hoofdtracé van kabels en leidingen ontworpen (zie kaart). Deze ring wordt met meerdere verbindingen aangesloten op 'binnenringen' in de afzonderlijke projecten.

De traditionele aanleg van de kabels en leidingen neemt veel ruimte in beslag, ongeveer de hele breedte van een aantal belangrijke straten in de Zuidas. Zo is er in de Mahlerlaan nog maar net genoeg ruimte over voor bomen en kunnen er in de toekomst geen kabels meer bij worden gelegd. Traditionele aanleg zorgt voor een inflexibel profiel. Eventuele ingrepen zoals ondergrondse (verkeers)ontsluitingen, nieuwe infrastructuur of bebouwing zijn onmogelijk of vragen om enorme investeringen. Om dit te voorkomen wordt op dit moment al in delen van de Zuidas bundeling van kabels en leidingen in Integrale Leidingentunnels (ILT) voorgesteld. Uiteindelijk zal naar verwachting voor de hoofdring in de Zuidas een bundeling van kabels en leidingen noodzakelijk blijken.

De komst van ILT's, waarvan al een eerste deel wordt voorbereid/uitgevoerd in de Mahlerlaan, is een noviteit in Nederland. Een ILT brengt verschillende voordelen met zich mee. Het bespaart veel ruimte omdat de kabels en leidingen, in plaats van naast elkaar in de straat, in stellingen worden opgestapeld. Bij nieuwe aanleg en reparaties hoeft bovendien de straat niet te worden opgebroken. Dat reduceert het ongemak, beperkt de kosten en is goed voor de verkeersdoorstroming. Zo wordt de kwaliteit van de openbare ruimte zoveel mogelijk behouden.

### Warmte en koude

Om de milieudoelstelling van 50% duurzaam energiegebruik in 2050 te realiseren is het noodzakelijk om centraal in de warmtevraag van de Zuidas te voorzien. Stadsverwarming en ondergrondse opslag van warmte zijn vanuit milieuoogpunt gewenst. Door stadsverwarming wordt bovendien de potentiële hinder door rookgassen in de Zuidas verminderd. Het warmtedistributienet dat aan de zuidoostkant het plangebied binnenkomt kan Gershwin en Vivaldi van warmte voorzien. Voor de levering van koude wordt in sommige gebouwen in de Zuidas gebruik gemaakt van conventionele koelinstallaties. Andere gebouwen maken al gebruik van koude uit ondergrondse opslag. Dit scheelt 20 tot 30 procent energie én de uitstoot van schadelijke CFK's. Bij wamte- en koudeopslag is geen elektriciteit nodig voor koelmachines. Alleen de distributie van koude vereist nog energie. Bovendien neemt de afleverset in het gebouw maar een fractie in van de ruimte van een conventionele koelinstallatie. Naast ondergrondse opslag wordt op dit moment ook gekeken naar andere duurzame vormen van koudelevering.

### Ruimtelijke inpassing

De belangrijkste (gebouwde) voorzieningen zoals centrales, trafostations en gemalen worden zo dicht mogelijk bij het nieuwe hoofdtracé voor kabels en leidingen gesitueerd. Er kan een onderscheid worden gemaakt in ondergrondse en bovengrondse voorzieningen. Het deel van de ondergrondse voorzieningen dat tot drie meter ondergronds wordt aangelegd is standaardwerk. Een aantal van de benodigde gebouwen, zoals persgemalen, kunnen ook ondergronds worden gebracht. Voorzieningen, zoals koude- en warmtebronnen, gaan tot een diepte van 160 meter. Deze aanpak van ondergrondse voorzieningen in de Zuidas zorgt voor een voor Nederland ongekend intensieve benutting van het ondergrondse potentieel.

Op het maaiveld zijn de meeste voorzieningen geïntegreerd in de omgeving en nagenoeg onzichtbaar. De voorzieningen variëren van kleine kastjes tot grote gebouwen. In het deelgebied VU bestaat de mogelijkheid om vier voorzieningen te combineren in één Utility Center. Dit wordt nog nader onderzocht. Bijgaande kaart toont nadere informatie over de verdere spreiding van de voorzieningen en het ruimtebeslag.

### Fasering

Een groot deel van de voorgestelde werkzaamheden is gekoppeld aan de uitvoeringsplanning en het bouwprogramma van het dok. De ringleiding moet voor de aanvang van de werkzaamheden aan het dok gereed zijn. Ook van cruciaal belang is de tijdige invoering van de ILT in de Mahlerlaan. In de Drenthestraat is naar alle waarschijnlijkheid eveneens een bundeling van kabels en leidingen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Daarnaast zijn voor de hoofdtringleiding kruisingen met de A10 noodzakelijk. Dergelijke kruisingen moeten al op korte termijn worden voorbereid, bijvoorbeeld door boringen.

# 6. VERKEER EN VERVOER

## 6.1 Inleiding

De Zuidas is een markant onderdeel van de corridor Almere-Schiphol-Haarlemmermeer. Door het gebied loopt de rijkshoofdinfrastructuur (spoor en autosnelweg A10) met een (inter)nationale, interlokale en bestemmingsfunctie. Het doel is het doorgaande verkeer op de A10 zoveel mogelijk te beperken en een andere route te laten volgen. De A10 krijgt dan meer capaciteit voor het lokale- en regionale verkeer.

De metro heeft een belangrijke stedelijke en regionale functie, waarvan vooral de laatste in de toekomst versterkt gaat worden. Het stedelijk wegnen en het openbaar vervoer (tram en bus) moeten het herkomst en bestemmingsverkeer in het gebied zien te verwerken terwijl er tegelijkertijd een belangrijke doorgaande noord-zuid relatie ligt tussen Amstelveen, Buitenveldert en Amsterdam Centrum. In het hart van de Zuidas ligt station Zuid/WTC, de 'overstapmachine', die in de toekomst grote aantallen herkomst en bestemmingsreizigers moet gaan bedienen.



Het omvangrijke programma voor wonen, werken en voorzieningen genereert, ondanks het stringente parkeerbeleid in de Zuidas, toch een aanzienlijke groei van het autoverkeer. Daar staat tegenover dat een terughoudend autoverkeerbeleid bijdraagt aan een hoog aandeel van het openbaar vervoer. Bij de ontwikkeling van de Zuidas volgens het dokmodel is er sprake van een zeer hoge concentratie werken en wonen rondom een 'super'-openbaar vervoerknooppunt. Door dit grote aanbod van openbaar vervoer zal het openbaar vervoergebruik in de toekomst hoog zijn. De verwachting is dat op termijn

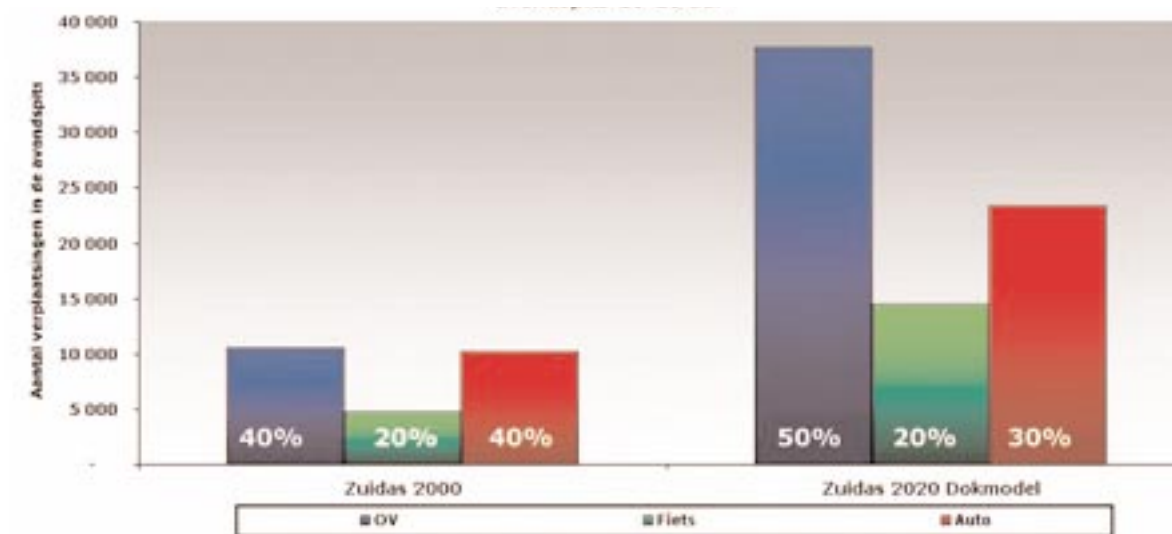
50% van de bezoekers van de Zuidas met het openbaar vervoer zal reizen. Hiervoor is uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod noodzakelijk. Uiteindelijk moet het aandeel openbaar vervoer in de Zuidas in vergelijking met andere werkgebieden hoog zijn en het autogebruik betrekkelijk laag. Als eenzelfde programma wonen en werken meer verspreid over andere knooppunten van mindere kwaliteit in de regio Amsterdam wordt gesitueerd, zou het wegnen in de regio aanzienlijk zwaarder belast worden met autoverkeer.



Station Amsterdam Zuid/WTC

Wat betreft het verkeer van, naar en binnen de Zuidas kan een drietal doelstellingen worden geformuleerd:

- 1 Waarborgen van een zo goed mogelijke bereikbaarheid van Amsterdam, de Zuidas en haar omgeving;
- 2 Streven naar zoveel mogelijk en duurzame capaciteit binnen de corridor Almere-Schiphol-Haarlemmermeer voor zowel rail als auto-infrastructuur (afspraken gemaakt in Noordvleugelconferentie);
- 3 Streven naar de volgende verdeling over de vervoerswijzen: 50% van de verplaatsingen moeten gemaakt worden met het openbaar vervoer zodat het noodzakelijke autoverkeer meer ruimte krijgt en de bereikbaarheid wordt verbeterd.

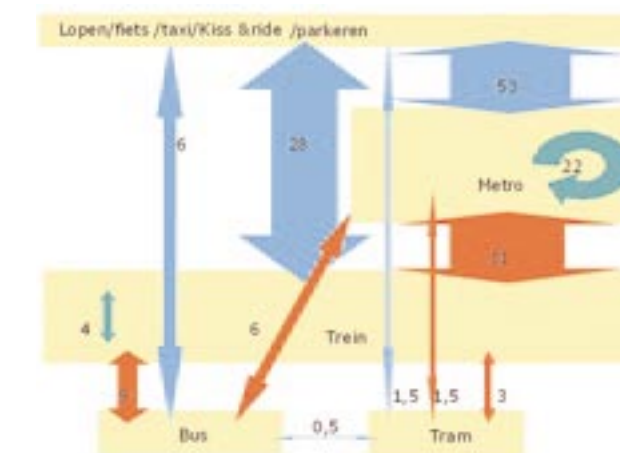


Ontwikkeling verkeer van en naar Zuidas, avondspits 16 - 18 uur in 2000 en 2020, absoluut en het aandeel per vervoerswijze van totaal aantal verplaatsingen.

## 6.2 Station Zuid/WTC: de Openbaar Vervoerknoop

Als alle trein-, metro-, tram- en busreizigers opgeteld worden dan moet de nieuwe Openbaar Vervoerknoop Zuidas in 2020 zo rond de 200.000 reizigers per dag gaan verwerken, evenveel als Amsterdam CS in 2003. Het wordt hiermee de belangrijkste bestemming in de Zuidas, het tweede station in Amsterdam en het vijfde van Nederland. Het belangrijkste doel is om het station goed te laten functioneren, zowel overdag als in de avonduren. Dit betekent dat het station sociaal veilig is en dat de overstaprelaties zo goed mogelijk worden gefaciliteerd en zo kort mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt station Zuid/WTC ook een belangrijke ontmoetingsplaats en het kloppende hart van het Zuidasgebied.

Qua functie en karakter zal Zuid/WTC lijken op bijvoorbeeld station Schiphol. De uitdaging is het maken van een integraal ontwerp waarbij het station goed en herkenbaar ingepast wordt in de omgeving. Naast trein en metro horen een busstation met 16 halteplaatsen, een tramhalte, fietsenstallingen en voorzieningen voor taxi's, kiss & ride tot de Openbaarvervoer Terminal. Er wordt gestreefd de loopafstanden tussen deze vervoersmogelijkheden zo klein mogelijk te maken met overzichtelijke routes. Met het oog op sociale veiligheid is het wenselijk dat het knooppunt ook in de avonduren goed functioneert. Door de ligging van het knooppunt in het gebied en de voorzieningen in de Zuidas zal een sociaal veilig openbaar vervoerknooppunt te realiseren zijn. Op dit moment wordt nog onderzoek gedaan naar de locatie van het bus/tramstation en de voorzieningen voor taxi's en kiss & ride.





Uitbreiding WTC bij het station

De dichtheid, het programma en de verscheidenheid aan eisen die aan de ontsluiting van de stationsknoop worden gesteld hebben geleid tot het volgende voorstel voor een gelaagd ontsluitingsschema dat verdeeld is over drie niveaus:

- op niveau -1 worden de trein en de metro ontsloten; ook de stalling van fietsen en eventueel ook van auto's vindt ondergronds plaats. Het busstation op dit niveau is ook nog steeds een optie maar heeft niet de voorkeur.
- het maaiveld is voor de voetganger, de tram, taxi's en kiss & ride. Eén van de opties is om het busstation op maaiveld aan de Beethovenstraat te situeren. Ook voorzieningen als winkels en horeca, de entrees tot het station, de stijg- en daalpunten naar boven- of ondergelegen niveaus en de aan- en afvoer van goederen vindt op het maaiveld plaats
- op niveau +1 ligt het primaat bij de ontsluiting van de woningen en de kantoren boven het station, ook voor auto's; de entrees en lobby's op dit niveau worden afgewisseld met kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen die aansluiten op deze functies. Naar de ontsluiting van het bovengelige programma en van de parkeergarages wordt op dit moment onderzoek gedaan.

### 6.3 Zware rail

#### (Inter)nationaal

Na 2011, wanneer de Noord/Zuidlijn rijdt, ontstaat de mogelijkheid dat HSL treinen Zuid/WTC kunnen aandoen. Het is de bedoeling dat HSL treinen Zuid WTC als halteplaats krijgen. Voor de vormgeving en capaciteit van de hiervoor benodigde spooruitbreiding is het van belang of met name de HSL Zuid treinen kunnen keren op de Zuidas of, indien dat niet mogelijk is, doorrijden naar verdere bestemmingen.

#### Regionaal

Ook voor het stadsgewestelijk verkeer is naar verwachting extra capaciteit nodig. Naar verwachting zal een forse regionale ontwikkeling plaatsvinden op de corridor Almere-Schiphol-Haarlemmermeer. Dit kan leiden tot de komst van grote hoeveelheden nieuwe woningen. Tegelijkertijd ontwikkelt zich extra werkgelegenheid in Amsterdam Zuidoost, de Zuidas en Schiphol. Juist de combinatie van de HSL treinen en de meer op nationaal vervoer gerichte treinen en het regionaal verkeer legt extra claims op de capaciteit van het spoor in de Zuidas.



De huidige zware railsituatie bij Zuid/WTC is één eilandperron en twee perronsporen. Deze sporenconfiguratie is onvoldoende om de groei van treinreizigers op korte termijn (tot 2007) en op lange termijn op te vangen. De noodzaak tot capaciteitsuitbreiding wordt behalve door bovengenoemde ontwikkelingen ingegeven door de aanleg van de Utrechtboog. Zo wordt een rechtstreekse verbinding mogelijk tussen Utrecht en Schiphol en behoort overstappen op station Duivendrecht tot het verleden. Bovendien ontstaat de mogelijkheid om de ICE (Hogesnelheidstrein-oost) vanwege de kortere verbinding van Schiphol naar Duitsland te laten rijden via de Zuidtak van de ringlijn. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een van de doelstellingen in de Planologische Kern Beslissing Schiphol van eind jaren negentig om ICE verbindingen een deel van het korte afstands-vliegverkeer (tot 500 kilometer) te laten overnemen. Daarmee is dan tegelijkertijd een snelle verbinding met Duitse bestemmingen aanwezig.

Om op korte termijn in de benodigde capaciteitsuitbreiding te voorzien wordt gestudeerd op een tijdelijke oplossing. Deze oplossing moet zorgen voor een zo goed mogelijke kwaliteit en mag de bouw van het Dok niet belemmeren.

In 2020 zal het treinverkeer fors zijn toegenomen als gevolg van de komst van de HSL en ICE op de Zuidas en als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas zelf. Het gewenste OV-aandeel van 50% kan alleen gehaald worden als het aanbod op de vraag wordt afgestemd. Dit is een continue proces zonder eindbeeld. Zo zal bijvoorbeeld Almere ook na 2020 nog groeien. In 2020 is dus nog geen sprake van een eindsituatie. In onderzoek is wat de capaciteit aan perronsporen in 2020 (4 of 6 sporen) moet zijn en wat de capaciteit van de aansluitende baanvakken (2 of 4 sporen) zal moeten zijn. Vervolgonderzoek zal moeten opleveren welke aanvullende capaciteit al dan niet nodig is voor de periode na 2020.

### 6.4 Metro, tram en bus

Doordat op station Zuid/WTC meerdere metro en tramlijnen aankomen, is het station een belangrijk overstapstation tussen de regio (trein en regionale bussen) en de stad. Vanaf dit station zijn (werk)gebieden rondom de ringlijn (Amsterdam zuidoost-Sloterdijk) en lijn 51 (Centraal station-Amstelveen Westwijk) in korte tijd te bereiken. Naast de drie perronsporen voor de sneltram/metro liggen op station Zuid/WTC ook nog twee perronsporen voor tramlijn 5. Tram 5 is een belangrijke verbinding vanuit Amstelveen en Buitenveldert via station Zuid/WTC de stad in. De Westkant van de Zuidas wordt ontsloten door lijn 16. De oostzijde van het gebied door tramlijn 4.



Eindpunt lijn 16



Doortrekken spoorbaan lijn 16 bij VU

Met de komst van de Noord/Zuidlijn rond 2011 krijgt Zuid/WTC er nog een verbinding bij. Door deze nieuwe lijn is ook de binnenstad van Amsterdam en Amsterdam noord op een snelle manier te bereiken. De overstapfunctie die het station nu al vervult zal hiermee nog verder toenemen. Voorlopig uitgangspunt is dat één Noord/Zuidlijn-verbinding wordt verlengd naar Amstelveen en één zal eindigen op station Zuid/WTC. De Noord/Zuidlijn vervangt in dat geval de huidige lijn 51.

#### Metro

Aangezien de Noord/Zuidlijn een belangrijke verbinding wordt, is het aantal reizigers dat gebruik maakt van deze lijn groot. Om deze grote aantallen te kunnen vervoeren, zal niet alleen de frequentie hoog zijn maar ook de capaciteit per metro, dus lange metro's. De toename van het verkeer en het aantal kruisingen op het stedelijk wegennet in de Zuidas, in combinatie met een metro op maaiveld, zullen de verkeersafwikkeling op de gelijkvloerse kruisingen in de toekomst problematisch maken. Een gelijkvloerse kruising van de metro levert tegelijkertijd ook problemen op in het straatbeeld van Composer. Vooralsnog wordt in deze Visie uitgegaan dat de metrolijn naar Amstelveen op maaiveld komt te liggen waarbij alleen de perrons van de bestaande lijn moeten worden aangepast. Nadere studie moet duidelijk maken wat de mogelijkheden zijn om een acceptabel veiligheids- en bereikbaarheidsniveau te bereiken.

Op termijn zullen er op Zuid/WTC vier metro- of sneltramspooren aanwezig zijn. Twee van de vier sporen aan de westkant buigen af naar het zuiden (Amstelveen) en twee gaan in westelijke richting (Ringlijn richting Sloterdijk). Een metroverbinding naar Schiphol wordt in de plannen niet onmogelijk gemaakt. Daarbij moet één variant, voor het baanvak westelijk van station WTC zuid, met aparte metrospooren voorlopig als optie gereserveerd blijven. Het genoemde aantal sporen voor de lichte rail is vooralsnog voldoende om de verwachte toekomstige vervoersvraag naar behoren af te kunnen wikkelen.

#### Tram

Bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn is tramlijn 5 niet meer ruimtelijk in te passen. In vervolgstudies wordt gestudeerd op mogelijke eindpunten voor lijn 5.

#### Bus

Het knooppuntenbeleid van de gemeente is er op gericht dat bussen vanuit de regio aan de rand van de stad aantakken op het stedelijk openbaar vervoer. Steeds meer bussen zullen aan de rand van de stad op de belangrijke openbaar vervoerknooppunten hun eindhalte krijgen. Station Zuid/WTC is één van de belangrijkste overstappunten. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken is doorstroming belangrijk. Veel bussen komen vanaf de Amstelveense weg en vervolgen hun route via de De Boelelaan. Op de De Boelelaan is ruimte gereserveerd voor een vrije bus/trambaan. Ook de Beethovenstraat, Buitenveldertselaan en de Strawinskylaan zijn opgenomen in de OV-routes van de Zuidas. De bussen die hun eindpunt hebben op Zuid/WTC bufferen hier maar heel kort om reizigers op te pikken om richting de regio te gaan. Het lange bufferen (pauze voor chauffeur etc.) vindt plaats op het busstation in de regio. Hierdoor wordt het aantal haltes op station Zuid/WTC beperkt tot zestien. Voor het toekomstige busstation worden twee locaties voorgesteld: aan de Beethovenstraat op maaiveld niveau en binnen Composer op -1 niveau. De voorkeur gaat uit naar een busstation aan de Beethovenstraat.



### 6.5 Auto en wegverkeer

Binnen de Zuidas bevindt zich een uitgebreid netwerk van infrastructuur, waaronder het zuidelijk deel van de ringweg rond Amsterdam (A10 Zuid). Deze weg vormt een belangrijke ader in zowel het Amsterdamse als het landelijke rijkswegennet. Het zal duidelijk zijn dat deze dubbele functie zwaar drukt op de bereikbaarheid van de direct aangrenzende gebieden. De aanwezigheid van deze rijksweg maakt dat de Zuidas zeer goed bereikbaar is met de auto. Daarnaast zijn de A10 en de A9 op dit moment de belangrijkste routes op de corridor Almere-Schiphol-Haarlemmermeer. De A10 heeft ook een lokale functie voor Amsterdam. De verwachting is dat het doorgaande verkeer in de toekomst nog sterk zal groeien. Ook het verkeer dat een herkomst of bestemming op de Zuidas heeft, neemt de komende tijd in omvang toe.

Het rijk streeft naar doorstroming van het verkeer op de A10 zuid. Voldoende capaciteit op zowel de A10 zelf als op de op- en afritten is hiervoor noodzakelijk. De gemeente heeft als doel het bereikbaar en leefbaar houden van Amsterdam. Dit houdt in dat de weginfrastructuur niet alsmaar kan worden uitgebreid omdat het aantal auto's toeneemt. Door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer aan te bieden en het hanteren van het parkeerbeleid zal de noodzaak om met de auto te reizen kleiner worden. De auto wordt zeker niet geweerd maar er worden, met het oog op leefbaarheid, wel grenzen gesteld aan de uitbreiding van de weginfrastructuur.

#### A10 Zuid

De A10 Zuid kan, door de grote groei (25% ten opzichte van 2000) van het doorgaand autoverkeer de verkeersvraag in 2020 niet aan. Door deze groei schiet de capaciteit van de A10 Zuid in de toekomst, ondanks de uitbreiding met een rijstrook per richting, tekort. Het Zuidasgebonden verkeer dat gebruik maakt van de A10 zuid verdubbelt weliswaar in de periode tot 2020 maar is qua omvang (10.5%) ten opzichte van het doorgaande verkeer (68%) klein.

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en leefbaarheid wordt op dit moment onderzocht hoe de doorstroming op de A10 zuid in 2020 kan worden gewaarborgd. Onderzocht wordt of naast de uitbreiding van infrastructuur ook andere maatregelen (o.a. scheiden van doorgaand- en lokaalverkeer in twee tunnels, snelheid verlagen) een oplossing bieden. Bij besluitvorming die zal plaatsvinden over de capaciteitsuitbreiding voor zowel de A10 als de A9 moet het beleid zich richten op het voorkomen van onnodig veel doorgaand verkeer op de A10. In dat verband kan een relatie worden gelegd met de besluitvorming over de A6/A9.



#### Het stedelijk wegennet

Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden is het Amsterdamse beleid er op gericht het verkeer op het stedelijk wegennet zoveel mogelijk te concentreren op de daarvoor bestemde wegen (het zogenaamde concentratiebeleid). Het stedelijk wegennet is daarom opgedeeld in gebiedsontsluitingswegen (waaronder hoofdnets auto) en erftoegangswegen (30 kilometer wegen). Om te voorkomen dat het doorgaande verkeer gebruik gaat maken van erftoegangswegen (sluipverkeer) is het noodzakelijk dat de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen voldoende is. De Amstelveenseweg, Buitenveldertselaan, Europaboulevard en in mindere mate de Beethovenstraat zijn belangrijke gebiedsontsluitingswegen tussen Buitenveldert, Amstelveen en het gebied ten noorden van de A10. Deze wegen moeten ook in de toekomst goed functioneren. In 2020 ontstaan problemen op het stedelijk wegennet waardoor de doorstroming op de hiervoor genoemde wegen vermindert en congestie ontstaat. Sluipverkeer en overlast voor de omgeving zijn het resultaat. De knelpunten zijn echter niet op te lossen met het opwaarderen van kruispunten en het uitbreiden van wegen. Ook de ruimte hiervoor ontbreekt. Daarom is een meer directe aansluiting tussen de infrastructuur in de Zuidas en de A10 zuid noodzakelijk. Het Zuidasverkeer bereikt direct de Zuidas en de omgeving ondervindt op deze manier zo min mogelijk overlast van de ontwikkelingen.

#### Derde aansluiting

Al in eerdere onderzoeken is vastgesteld dat voor het beperken van de bereikbaarheidsproblemen een derde aansluiting noodzakelijk is. Het laatste verkeersonderzoek (2003) heeft deze noodzaak herbevestigd. Het onderzoek heeft uitgewezen dat de aanleg van een zogeheten Schinkelverbinding (aansluiting via de A10 West) in combinatie met het vervolmaken van de knoop A2/A10 onvoldoende soelaas biedt voor het oplossen van de knelpunten op het stedelijk wegennet van de Zuidas en omgeving en de op- en afritten van de A10 Zuid. Een directe aansluiting vanaf de Beethovenstraat op de A10 zuid veroorzaakt extra verkeer in de Beethovenstraat en claimt een stukje Beatrixpark. Daarom wordt op dit moment gekeken naar mogelijke alternatieven voor een derde aansluiting om extra infrastructuur aan te sluiten op de rijksweg en dit inpasbaar te maken binnen de plannen van de Zuidas. Overigens is Rijkswaterstaat om veiligheidsredenen (de op- en afritten komen te dichtbij die van de Europaboulevard te liggen) geen voorstander van de zogeheten derde aansluiting.

#### Parkeren

Het kerngebied van de Zuidas (het gebied binnen een straal van 800 meter van het station) is aangewezen als A-locatie. Voor de kantoorfunctie betekent dit dat er één parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak (of 1 parkeerplaats op 10 werknemers) gerealiseerd mag worden. Buiten het kerngebied geldt een norm van 1 parkeerplaats per 5 werknemers. Er wordt dus alles aan gedaan om het gebruik van het openbaar vervoer en fiets te bevorderen. Voor woningen wordt uitgegaan van 1.25 parkeerplaats per woning voor het hele Zuidas gebied, waarbij rekening is gehouden met het zogeheten bezoekersparkeren.



Voor voorzieningen wordt globaal uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> voorzieningen in het kerngebied vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de flanken geldt een wat ruimer getal, voortsnog gesteld op twee parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> voorziening. Zodra bij de concrete planontwikkeling duidelijk is welke voorzieningen in de verschillende deelgebieden zullen worden gerealiseerd, zal moeten worden bekeken welke parkeernorm daarvoor moet worden gehanteerd (voor een hotel zal dat anders zijn dan voor bijvoorbeeld een kinderdagopvang).

Het parkeren dient zoveel mogelijk ondergronds ingepast te worden. Concreet betekent dat er onder de gebouwen parkeergarages komen voor werkers, bewoners en lang parkerende bezoekers. Speciale aandacht verdienen de in- en uitritten van de parkeergarages. Deze moeten in de ontwerpen voor de ontsluitende wegen zo worden opgenomen dat files op het onderliggend wegennet ten gevolge van opstoppingen bij de in- en uitgangen worden voorkomen. Op straat is het aantal plaatsen beperkt en bedoeld voor kort parkeren, bijvoorbeeld bij winkels.

Het aantal parkeerplaatsen op dit moment is gebaseerd op een vulling van het gebied van 2.3 miljoen vierkante meter. Wanneer er aanpassingen plaatsvinden en het aantal vierkante meters zal toe of afnemen, is het noodzakelijk om aan de hand van een verkeersmonitor uit te zoeken wat dit inhoudt voor de bereikbaarheid. De verhouding parkeercapaciteit-infrastructuurcapaciteit mag niet scheef komen te liggen.

### 6.6 Langzaam verkeer

#### Fietsroutes

De verwachting is dat in de toekomst 20% van de verplaatsingen van, naar en binnen de Zuidas met de fiets worden gemaakt. Het betreft fietsers van en naar station Zuid/WTC, het woon-werkfietsverkeer en de doorgaande fietsers die in de Zuidas passant zijn. Elke doelgroep stelt andere eisen. Voor alle doelgroepen geldt dat de routes verkeers- en sociaal veilig moeten zijn. In de Zuidas komt een fijnmazig stelsel van fietspaden gericht op verschillende doelgroepen. Het fietspadennet ligt verspreid over het gebied en is goed aangesloten op de omgeving, de fietspaden zijn goed op elkaar aangesloten waardoor een uitstekend werkend fietspadennetwerk ontstaat. Zo is de Zuidas ook voor de fietser goed bereikbaar. Het is de bedoeling dat de doorgaande fietsers zo min mogelijk hinder ondervinden van de Zuidas en haar bestemmingsverkeer. De aanwezigheid van een stelsel van fietspaden in noord-zuid en oost-west richting is hierbij belangrijk.

Door de Zuidas lopen meerdere hoofd fietsverbindingen van Amsterdam. Eén van de routes die nu langs het talud van de verhoogde Strawinskylaan loopt, wordt verlegd naar de Prinses Irenestraat en tegelijkertijd aantrekkelijker gemaakt. Ook de De Boelelaan blijft een aantrekkelijke oost-west verbinding voor fietsers. In noord-zuidrichting zijn de Buitenveldertselaan/Parnassusweg en de Beethovenstraat de belangrijkste. De Minerva-as krijgt ook een fietsroute.

#### Stallingvoorzieningen

Om mensen te stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen, is het belangrijk dat de Openbaar Vervoer Terminal (OVT) goed bereikbaar is met de fiets en dat de afstand tussen stalling en station zo klein mogelijk is. Directe routes vanuit de omgeving naar het station en stallingen aan deze routes op korte afstand van of in de OVT zijn een voorwaarde.

Om het station per fiets goed bereikbaar te maken en te houden worden bij alle ingangen van het nieuwe station fietsenstallingen gemaakt. Onder het Zuidplein komt een bewaakte fietsenstallingen voor de OV-reizigers.

In 2004 zijn circa 3.100 fietsplaatsen nodig. Met de stalling onder het Zuidplein en de bestaande plaatsen langs de Parnassusweg en de Spoorslag is tot en met 2005 voldoende capaciteit. De groei naar de circa 8.000 benodigde plaatsen in 2020 vindt niet geleidelijk plaats. In 2006/2007 worden via de Utrechtboog grote delen van Midden- en Oost-Nederland rechtstreeks bereikbaar vanaf station Zuid/WTC. Het aantal fietsplaatsen vertoont



in die periode een sprong van 3.400 naar 5.500. Enkele jaren later, omstreeks 2009, vervallen door de bouw van het dok de bestaande fietsplaatsen aan de Parnassusweg en de Spoorslag. Door deze ontwikkelingen is al op korte en middellange termijn aanvullende capaciteit benodigd.

Voor woningen, kantoren en voorzieningen komen zoveel mogelijk inpandige stallingvoorzieningen. Deze zijn vanaf de staart goed bereikbaar.

Voor de werknemers in de kantoren rond Zuid/WTC zijn aanvullende plaatsen nodig, zoals bijvoorbeeld de 350 fietsplaatsen voor het WTC, die opgenomen worden in de nieuwe stalling van 2500 plaatsen onder het Zuidplein.

#### Voetgangers

Voetgangers hebben in de Zuidas vele mogelijkheden om hun weg te kiezen. In de stedenbouwkundige gridstructuur is een grote variatie aan voetgangersverbindingen opgenomen. Naast de drukkere stadsstraten, zoals de Mahlerlaan, zijn er ook tussenstraten waar nagenoeg geen autoverkeer is en gebieden die exclusief voor voetgangers zijn, zoals de hiervoor al genoemde Minerva-as. De voetgangersroutes van en naar de stations en het Beatrixpark zijn direct en daardoor overzichtelijk. Ook zijn er aansluitingen op de bestaande stadsstraten met veel voorzieningen, zoals de Beethovenstraat en de Scheldestraat. Dit zijn goede aanvoerroutes vanuit de binnenstad om de Zuidas te bereiken.

Met de voetgangersgebieden en de fietspaden krijgt de Zuidas een apart langzaam verkeernetwerk vrij van auto's, naast de mogelijkheden die er bestaan op de drukkere stadsstraten.

### 6.7 Conclusie

De ligging van de Zuidas aan het spoor, de metro en aan de A10 zuid biedt veel kansen voor het gebied. Maar de ruimte is schaars en moet op de juiste manier gebruikt worden. De bereikbaarheid van de Zuidas is essentieel voor het functioneren van het gebied. Die bereikbaarheid wordt gegarandeerd door een concentratie van loop-, fiets-, OV- en autovoorzieningen. Tegelijkertijd moet omwille van de leefbaarheid de (auto)mobiliteit beheerst worden. Daarom wordt een aandeel openbaar vervoer ten opzichte van het totale vervoer van 50% nagestreefd door een aantal maatregelen die het niet noodzakelijke autogebruik beperken. De auto kan dus niet alle ruimte worden geboden aangezien er dan geen ruimte meer over blijft voor het openbaar vervoer, het langzame verkeer en overige voorzieningen. Aangezien een groot percentage nu en in de toekomst met het openbaar vervoer, de fiets of lopend het Zuidasgebied bereikt, is ruimte hiervoor noodzakelijk. Op bepaalde routes zijn vrije bus/trambanen gepland. Ruimte voor voorzieningen als openbaar vervoerhaltes, stallingen, taxistandplaatsen, kiss and ride plekken en dergelijke zijn noodzakelijk en moeten ingepast kunnen worden. Binnen de voor verkeersdoeleinden beschikbare ruimte moet er naar gestreefd worden dat de geboden functionaliteit (voor alle vervoermiddelen) gedurende de verschillende bouwfasen en gericht op de toekomst zo robuust is dat de kwaliteit van de bereikbaarheid van het Zuidasgebied en de regio in redelijke mate gewaarborgd is en blijft. De ruimte die nu aan infrastructuur wordt gegeven moet ook in de toekomst voldoen. Met andere woorden: de oplossingen waarvoor nu gekozen wordt moeten duurzaam zijn.

## Bijlage 1 Overzicht onderwerpen voor nadere studies en/of expert bijeenkomsten

### Verkeer en Vervoer

In de komende tijd zal er een verdieplingslag plaatsvinden waarbij een aantal onzekerheden moet worden weggenomen respectievelijk besluitvorming over capaciteitsuitbreiding en uitvoering moet worden voorbereid. Dit betreft ondermeer:

- de besluitvorming over verbreding en vormgeving van de A10 zuid;
- de besluitvorming over de spoorcapaciteit zware rail;
- al dan niet doortrekken van de NZ lijn naar Amstelveen en Schiphol en de manier waarop dit zou moeten gebeuren;
- de wijze waarop de derde aansluiting of het alternatief daarvoor moet worden ingepast;
- mogelijke eindpunten lijn 5;
- het vastleggen van profielmaten voor ontwerp van dwarsprofielen voor het stedelijk wegennet (autorijstroken, busbanen, trambanen, fiets- en voetpaden);
- het in categorieën indelen van het stedelijk wegennet;
- plaatsbepaling van het busstation.

Voorts zal er verdere studie plaatsvinden naar:

- parkeren in de Zuidas en de effecten op de aansluitende buurten;
- het openbaar vervoer;
- de OV terminal.

### Studiegebieden

- VU; voor de VU zal nog nadere studie worden verricht naar de inpassing van onder andere de voetbalvelden van Buitenveldert, een Utility Center en het water.
- Rechtbank; bekeken moet worden of verlaging van de Strawinskyaan noodzakelijk is voor de ontsluiting van de achter de Rechtbank liggende kavels. Het huidige wensbeeld voor de Noordzone overlapt met bestaande bebouwing, waaronder de rechtbank. Zeker in het kader van de financiële haalbaarheid van de plannen voor de Zuidas zal nog nader bestudeerd worden of dit inderdaad wenselijk is. In ieder geval zal geen actieve onteigening worden nagestreefd.
- Beatrixpark; er wordt bekeken hoe de watergangen en het groen het beste ingepast kunnen worden. Speciaal aandachtspunt is de overgang en ontsluiting van de bebouwing van het Dok naar en via het park.
- Composer: voor het middengebied van de Zuidas wordt onder andere gestudeerd op de ontsluiting van de bebouwing en het parkeren op het dok.

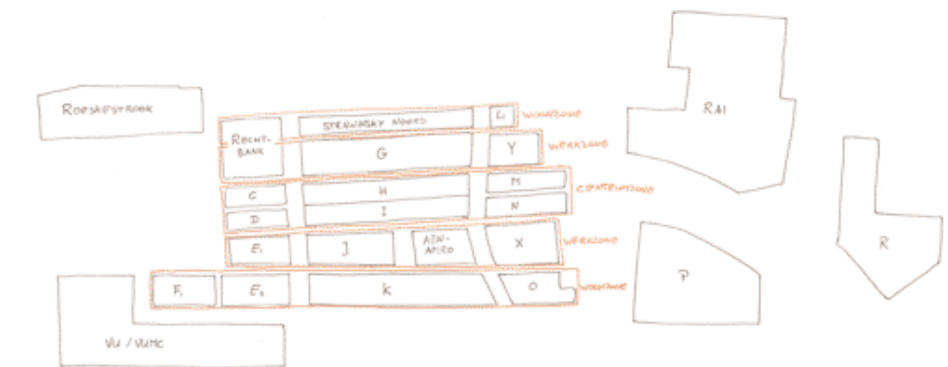
### Overig

- Financiële optimalisering: er wordt nader gestudeerd op de effecten van de financiële optimalisering op de plannen voor de Zuidas.
- Wonen in hoogbouw: nadere studie vindt plaats naar de afzetbaarheid van woningen in hoogbouw.
- Functiemenging: er zal een expertmeeting georganiseerd worden waarin de markt gevraagd wordt mee te denken over de mogelijkheden van functiemenging in de Zuidas en wat voor gevolgen dit heeft voor de profilering van de Zuidas.
- Leefbaarheid Zuidas: er wordt gestudeerd op de wijze waarop in de Zuidas de leefbaarheid en kwaliteit kan worden gewaarborgd gedurende de ontwikkeling van het gebied.
- Resultaten van het werk van de formateur en de implementatie hiervan.
- Zuidas als internationale toplocatie.
- Optimale spreiding van wonen en werken over het gebied.
- 3.30 m verdieplingshoogte: er worden verbanden gelegd met de beoogde doelgroepen voor wonen in de Zuidas gerelateerd aan locatie en prijsniveau, een hoge verdieplingshoogte als 'unique selling point', de bouwkundige eisen, de uitwisselbaarheid (duurzaamheid) en de financiële gevolgen (extra kosten versus opbrengsten).

## Bijlage 2 Programmatoevoeging vanaf 1998 per deelgebied

### m<sup>2</sup> programmatoevoeging vanaf 1998 per deelgebied

		WONINGEN	KANTOREN	VOORZIENINGEN	TOTAAL
<b>ROESKESTROOK</b>		<b>27.000</b>	<b>42.700</b>	<b>16.000</b>	<b>85.700</b>
<b>WONEN NOORD</b>		<b>46.000</b>	-	<b>17.400</b>	<b>63.400</b>
	STRAWINSKY NOORD	46.000	-	6.600	52.600
L	MUSEUMKAVEL	-	-	10.800	10.800
<b>WERKEN NOORD</b>		<b>30.000</b>	<b>111.700</b>	<b>16.000</b>	<b>157.700</b>
G	STRAWINSKY ZUID	-	81.700	6.000	87.700
Y	OOR NOORD	30.000	30.000	10.000	70.000
<b>CENTRUM</b>		<b>420.250</b>	<b>288.750</b>	<b>100.000</b>	<b>809.000</b>
C		38.800	28.000	5.000	71.800
D		34.000	24.700	5.000	63.700
H-I	STATION-KERNGEBIED	186.950	183.550	80.000	450.500
M		77.000	25.000	5.000	107.000
N		83.500	27.500	5.000	116.000
<b>WERKEN ZUID</b>		<b>137.700</b>	<b>371.000</b>	<b>28.400</b>	<b>537.100</b>
E1	VU-KWARTIER	35.000	50.000	5.300	90.300
J	MAHLER 4	37.700	161.000	18.100	216.800
	ABN AMRO	-	90.000	-	90.000
X	OOR ZUID	65.000	70.000	5.000	140.000
<b>WONEN ZUID</b>		<b>273.000</b>	<b>92.000</b>	<b>52.000</b>	<b>417.000</b>
E2-F1	VU-KWARTIER	67.000	43.000	20.000	130.000
K	GERSHWIN	151.000	45.000	30.000	226.000
O		55.000	4.000	2.000	61.000
<b>VIVALDI</b>		<b>88.000</b>	<b>165.550</b>	<b>43.000</b>	<b>296.550</b>
<b>KOP RIVIERENBUURT</b>		<b>51.750</b>	<b>50.000</b>	<b>35.720</b>	<b>137.470</b>
RAI		-	-	-	-
<b>VU-TERREIN</b>		<b>18.000</b>	<b>50.000</b>	<b>176.500</b>	<b>244.500</b>
F2	VUMC	-	30.000	20.000	50.000
VU/VU	MCVUMC	18.000	20.000	156.500	194.500



### Programmatoevoeging vanaf 1998

	WONINGEN	KANTOREN	VOORZIENINGEN	TOTAAL
<b>ZUIDAS EXCL. VU-TERREIN</b>	<b>1.073.700</b>	<b>1.121.700</b>	<b>308.520</b>	<b>2.503.920</b>
<b>PERCENTAGE</b>	<b>43%</b>	<b>45%</b>	<b>12%</b>	<b>100%</b>
<b>VU-TERREIN</b>	<b>18.000</b>	<b>50.000</b>	<b>176.500</b>	<b>244.500</b>
<b>ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN</b>	<b>1.091.700</b>	<b>1.171.700</b>	<b>485.020</b>	<b>2.748.420</b>

## Bijlage 3 Wensbeeld basisvoorzieningen tot 2010 en 2030

### Wensbeeld basisvoorzieningen tot 2010

#### BASISSCHOOL

BASISSCHOOL VIVALDI

GYMLOKAAL

#### KINDEROPVANG

KINDEROPVANG EN NASCHOOLSE OPVANG VIVALDI

KINDEROPVANG GERSHWIN

VERPLEEGKUNDIGE KINDEROPVANG GERSHWIN

#### ZORG EN WELZIJN

ZORG EN WELZIJNSCLUSTER GERSHWIN

OUDER EN KINDCENTRUM GERSHWIN

BUURTSTEUNPUNT KOP RIVIERENBUURT

#### OVERIG

POLITIEPOST MAHLER

### Wensbeeld basisvoorzieningen tot 2030 (inclusief wensbeeld tot 2010)

#### WEST

1 SCHOOL

GYMLOKAAL

KINDEROPVANG

NASCHOOLSE OPVANG

STEUNPUNT ZORG EN WELZIJN

GEZONDHEIDSCENTRUM MET APOTHEEK

#### OOST

1 SCHOOL

(GYMLOKAAL)

KINDEROPVANG

NASCHOOLSE OPVANG

STEUNPUNT ZORG EN WELZIJN

JONGERENCENTRUM

POLITIEKANTOOR

SPORTHAL

#### MIDDEN

1 SCHOOL

GYMLOKAAL

KINDEROPVANG

NASCHOOLSE OPVANG

STEUNPUNT ZORG EN WELZIJN

OUDER EN KIND CENTRUM

VERPLEEGKUNDIGE KINDEROPVANG

#### RIVIERENBUURT

KINDEROPVANG

NASCHOOLSE OPVANG

STEUNPUNT ZORG EN WELZIJN

STEUNPUNT ZORG EN WELZIJN

## Bijlage 4 Wensbeeld oppervlaktewater

### Oppervlaktewater Zuidas: BB Polder

DEELGEBIEDEN	2002	VISIE ZUIDAS (TAAKSTELLING)	TOENAME T.O.V. 2002
<b>VU</b>	3,3 HA	5,9 HA	+ 2,6 HA
<b>GERSHWIN</b>	0,4 HA	1,5 HA	+1,1 HA
<b>DEELGEBIED W</b>	0,1 HA	0,5 HA	+ 0,4 HA
<small>(PARKEERPLAATS OKSEL BEETHOVENSTRAAT/BOELELAAN)</small>			
<b>VIVALDI (PARK + WERKGEBIED)</b>	1,4 HA	1,8 HA	+0,4 HA
<b>DE KLENCKE</b>	0,3HA	0,3 HA	-
<small>(VERPLAATSING VAN NOORDZUIDGERICHTE WATERLOOP)</small>			
<b>DEELGEBIED X</b>	0,5 HA	1,2 HA	+0,7 HA
<small>(AFSLAG A10 RAI/AMSTELPARK)</small>			
<b>KOP RIVIERENBUURT</b>	<b>0,7 HA</b>	<b>1,4 HA</b>	<b>+0,7 HA</b>
<b>DEELGEBIED Y</b>	0,9 HA	0,9 HA	-
<small>(ZUIDELIJKE RINGSLoot/ROZENoordBRUG)</small>			
<b>ABN AMRO</b>	0,5 HA	0 HA	-0,5 HA
<b>MAHLER IV</b>	0 HA	0 HA	-
<b>COMPOSER</b>	1,1 HA	0 HA	-1,1 HA
<b>TOTAAL IN PLANGEBIED ZUIDAS</b>	<b>9,2 HA</b>	<b>13,5 HA</b>	<b>+4,3 HA</b>
<b>BUITENVELDERTSE GROEN-GEbIEDEN</b>		<b>+2,2 HA</b>	<b>+2,2 HA</b>
<small>(BUITEN ZUIDAS)</small>			
<b>TOTAAL ZUIDAS: BB-POLDER</b>	<b>9,2 HA</b>	<b>15,7 HA</b>	<b>+6,5 HA</b>

### Oppervlaktewater Zuidas: Amstellands Boezem

DEELGEBIEDEN	2002	VISIE ZUIDAS (TAAKSTELLING)	TOENAME T.O.V. 2002
<b>NOORDZONE</b>	0,8 HA	2,4 HA	+ 1,6 HA
<b>WTC</b>	0 HA	0 HA	-
<b>MUSEUMKWARTIER*)</b>	0,4 HA	0,8 HA	+ 0,4 HA
<b>DEELGEBIED Z</b>	2,3 HA	1,9 HA	- 0,4 HA
<small>(ZUIDELIJK DEEL BEATRIXPARK, RAI-ZIJDE)</small>			
<b>TOTAAL ZUIDAS: BOEZEM</b>	<b>3,5 HA</b>	<b>5,1 HA</b>	<b>+ 1,6 HA</b>

\*) HET DEELGEBIED MUSEUMKWARTIER OVERLAPT MET HET DEELGEBIED COMPOSER: HET BESTAAND EN GEWENST WATER IS TOEGEREKEND AAN HET MUSEUMKWARTIER

### Oppervlaktewater Zuidas: totaal

	SITUATIE 2002	VISIE ZUIDAS (TAAKSTELLING)	TOENAME T.O.V. 2002
SUBTOTAAL ZUIDAS: BB POLDER	9,2 HA	13,5 HA	+ 4,3 HA
SUBTOTAAL BUITENVELDERT: BB POLDER		+ 2,2 HA	+ 2,2 HA
SUBTOTAAL BOEZEM	3,5 HA	5,1 HA	+ 1,6 HA
<b>TOTAAL ZUIDAS E.O.</b>	<b>12,7 HA</b>	<b>20,8 HA</b>	<b>+ 8,1 HA</b>

## Bijlage 5 Beleidskaders

### Inleiding

Vanzelfsprekend wordt aan de Zuidas gewerkt binnen de bestaande wettelijke regelgeving. In dit hoofdstuk wordt een kort overzicht van de voor de Zuidasontwikkeling meest relevante beleidskaders gegeven. Dit is van belang omdat de plannen voor de Zuidas mede hun grondslag vinden in de verschillende beleidsdoelstellingen van het rijk, de provincie en de gemeente Amsterdam.

### Landelijke beleidskaders

#### Nieuw Sleutelproject

In 1997 heeft het rijk de nationale betekenis van de Zuidas onderkend door het gebied aan te wijzen als Nieuw Sleutelproject (NSP). Daarmee werd het belang van de Zuidas als HSL-locatie onderstreept.

#### Infrastructuur

Een deel van de plannen voor de infrastructuur in de Zuidas is in overeenstemming met het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, 2003 (MIT). De volgende maatregelen uit het BOR hebben betrekking op de Zuidas:

- een sterke impuls voor het openbaar vervoer: het realiseren van het lichte rail Regionet Amsterdam, versnelde financiering van de aanleg van de Noord/Zuidlijn, extra railvoorziening in Amsterdam-Zuid en de versnelde aanleg van het HSL-station;
- uitbreiding en benutting van hoofdwegen: benutting van de A10-Zuid en intensivering van de uitbreiding van de A2 (Amsterdam-Utrecht).

De uitbreiding van station Zuid/WTC op korte en middel-lange termijn tot een viersporig station en de bouw van een nieuw station, zoals beschreven in deze Visie, zijn opgenomen in het MIT. In het MIT wordt een financieel gedekt programma gegeven voor de aanleg- en benuttingsprojecten op het gebied van infrastructuur. De in het MIT gereserveerde middelen voor de Zuidas zijn gebaseerd op kosten van de spooruitbreiding op het huidige dijklichaam. Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeente Amsterdam uitgaat van het ondergronds brengen van de hoofdinfrastructuur ter plaatse van het station. De haalbaarheid en financierbaarheid daarvan worden in samenwerking tussen rijk en gemeente onderzocht. Indien er sprake is van een andere stedelijke inpassing dan op het dijklichaam, wordt financiering door derden volgens het MIT noodzakelijk geacht.

#### Milieu

Het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) uit 2001 geeft het landelijk kader voor de ambities van de Zuidas op het gebied van het milieu. De Visie Zuidas streeft ernaar een duurzaam en energiezuinig project te zijn. Dat betekent dat doelstelling voor de Zuidas is dat in 2050 voor 50% van duurzame energie gebruik wordt gemaakt. Hiermee draagt de Visie bij aan het landelijk beleid. Volgens het NMP4 moet binnen 30 jaar sprake zijn van een duurzaam functionerende samenleving.

#### MER/tracé

Uitermate belangrijk als beleidskader voor de Zuidas-ontwikkeling is de MER/tracé-procedure. Daarin wordt bekeken welke effecten de verschillende oplossingen hebben op niet alleen het milieu, maar ook op economisch en verkeerstechnisch gebied. De volgende activiteiten in de Zuidas zijn MER/tracéplichtig:

- wijziging/uitbreiding aan de hoofdinfrastructuur;
- realisatie van meer dan 4.000 woningen;
- (m.e.r. beoordelingsplichtig:) stadsproject: de realisatie van meer dan 200.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak.

Omdat de infrastructuur en de vastgoedontwikkelingen niet los van elkaar kunnen worden gezien, hebben gemeente en rijk besloten de verplichte procedures gezamenlijk te doorlopen. Inmiddels is de eerste stap in de procedure genomen: een gezamenlijke startnotitie waarin kansen en problemen verder worden uitgewerkt tot doelstellingen van de gemeente Amsterdam en het rijk die met de ontwikkeling van de Zuidas worden nagestreefd. In de startnotitie wordt het belang van de Zuidasontwikkeling door gemeente en rijk onbeschreven.

#### Water

Voor het water in de Zuidas geeft het 'Waterbeleid 21ste eeuw' een taakstellend kader. In december 2000 heeft het kabinet een standpunt ingenomen over het advies Waterbeleid in de 21ste eeuw. Hierin wordt de uitvoering verplicht gesteld van een zogenaamde 'watertoets' op alle ruimtelijke plannen die effect kunnen hebben op het watersysteem. Getoetst wordt onder meer of voldoende ruimte wordt gereserveerd voor berging, infiltratie en aan- en afvoer van water én of er voldoende aandacht is voor het voorkomen van grondwateroverlast. De eisen die in deze Visie worden geformuleerd ten aanzien van water, zoals de compensatie van water bij toegenomen verharding, komen direct voort uit de watertoets. Deze watertoets is overigens ook opgenomen in het Amsterdamse Waterplan.

### Regionale beleidskaders

#### Regionaal structuurplan en streekplan

Regionale beleidskaders voor de Zuidas zijn het Regionaal structuurplan 1995-2005 en het streekplan Noord-Holland Zuid (februari 2003). De ontwikkeling van de Zuidas zoals voorzien in deze Visie sluit perfect aan bij het in deze plannen geformuleerde beleid. In het Regionaal structuurplan wordt de Zuidas aangemerkt als regionaal ruimtelijk project. De Zuidas heeft de bestemming van een dienstverlenend/economisch ontwikkelingsgebied en is in het bijzonder aangewezen als locatie voor het topsegment van de grootschalige kantoorontwikkeling. De Noord/Zuidlijn, ook een regionaal ruimtelijk project, wordt van groot belang geacht voor de bereikbaarheid van de Zuidas.

Het streekplan geeft aan dat stedelijke knooppunten zoals de Zuidas, mede ter versterking van de economische ontwikkeling, extra aandacht verdienen. De provincie benadrukt dat bij dergelijke knooppunten intensief ruimtegebruik en functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden centraal moeten staan.

#### Noordvleugelconferentie

In september 2003 vond de derde Noordvleugelconferentie plaats. Het Noordvleugeloverleg acht het noodzakelijk dat de toevoeging van programma en infrastructuur in wederzijdse samenhang plaatsvindt. De Zuidas wordt genoemd als één van de economische motoren van de Noordvleugel op de as Almere-Schiphol-Haarlemmermeer. Op de conferentie is gepleit voor prioritering van alle grote investeringen in deze corridor.

### Gemeentelijke beleidskaders

#### Structuurplan

Het belangrijkste gemeentelijke kader voor de plannen in de Zuidas vormt het structuurplan Amsterdam 'Kiezen voor Stedelijkheid' 2003-2010. De ambities en doelstellingen voor de Zuidas zijn volledig in overeenstemming met het in het structuurplan geformuleerde beleid. Het plan benadrukt de ontwikkeling van de netwerkstad en de rol die de Zuidas binnen de randstad hierbij kan spelen. De voornaamste opgave voor de Zuidas is volgens het structuurplan het ontwikkelen van een grootstedelijk kerngebied met een internationale top van bedrijven en bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter. Daarmee moet het een belangrijk deel van de stad worden, waarmee Amsterdam zich internationaal profileert. Benadrukt wordt dat het wenselijk is dat de hoofdinfrastructuur in de Zuidas onder de grond wordt gebracht.

#### Programmakkoord 2002-2006

In het Programmakkoord 2002 wordt de Zuidas genoemd als internationale toplocatie van wonen, werken en vervoer. Door ervoor te zorgen dat alle verkeer ondergronds gaat, wordt ruimte gewonnen en zullen de stadsdelen beter op elkaar aansluiten. De ontwikkeling van de Zuidas zet Amsterdam op de kaart in de nationale en internationale economie.

#### Nota Parkeernormen in de Zuidas

In maart 2001 stelde de gemeenteraad van Amsterdam de Nota Parkeernormen in de Zuidas vast. De nota heeft tot doel de bereikbaarheid van de Zuidas voor auto's veilig te stellen. Voor wonen en werken zijn parkeernormen opgesteld die niet overschreden mogen worden. Hiermee wordt ook het aantal autobewegingen van en naar de Zuidas gereguleerd. Per woning mag in de Zuidas maximaal 1,25 parkeerplaats gerealiseerd worden. Voor kantoren en voorzieningen wordt een onderscheid gemaakt tussen een A- en een B-norm. Binnen een straal van 800 meter rondom station Zuid/WTC geldt de A-norm, daarbuiten de B-norm. Voor kantoren is de A-norm maximaal één parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en de B-norm maximaal één parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Voor voorzieningen zal maatwerk geleverd worden, maar voorsnog wordt gerekend met een A-norm van één parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en een B-norm van één parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.

#### Waterplan Amsterdam

Het waterplan Amsterdam geeft een visie op de ontwikkeling van het water binnen de gemeente. Specifiek over de Zuidas wordt geen melding gedaan. De Keur van het hoogheemraadschap wordt aangestipt als belangrijk toetsingskader.

#### Overig

Bovenstaande lijst gemeentelijke beleidskaders is niet uitputtend. Behalve de genoemde kaders zijn er nog andere die van invloed zijn op de plannen voor de Zuidas. Gedacht kan worden aan het milieubeleidsplan waarin doelstellingen van het Rijk zijn verwoord die ook in de Visie zijn opgenomen. Ditzelfde geldt voor het Verkeer en Vervoersplan.

# Fasering

1 tot 1998



2 tot 2005



3 tot 2014



4 tot 2020



5 tot 2030



