

denkZuidas

Visie Zuidas 2015

Resultaten participatie

Dit rapport is in opdracht van de gemeente
Amsterdam, Zuidas opgesteld door
Wit Communicatie

Amsterdam, mei 2015

INHOUD

Inleiding	3
1. Samenvatting	4
2. Participatie	6
3. Resultaten online peiling	8
3.1 De stellingen	8
3.2 Internationaal en ambitieus	9
3.3 Zuidas bereikbaar	11
3.4 Zuidas op de fiets	14
3.5 Levendige woonbuurt	16
3.6 Verbonden met groen water	18
3.7 Werk in uitvoering	20
4. Visies	22

Bijlage

De visie van belanghebbende partijen

Inleiding

Zuidas heeft zich de afgelopen jaren sterk ontwikkeld. Die ontwikkeling staat niet stil. Er wordt gebouwd aan nieuwe kantoren, veel woningen en aan een nieuwe ondergrondse fietsparkeergarage. En straks aan Zuidasdok: een grootschalig bouwproject voor de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte.

De laatste visie op Zuidas komt uit 2009. Door de ontwikkelingen binnen Zuidas en de maatschappelijke, financieel-economische en ruimtelijke ontwikkelingen van de afgelopen 6 jaar was het nodig om de visie te actualiseren. In de Visie Zuidas 2015 worden de ambities en de doelstellingen beschreven. De Visie Zuidas 2015 zorgt voor focus en biedt een kader waarbinnen keuzes worden gemaakt.

Zes thema's

Om het participatieproces ten behoeve van de Visie Zuidas 2015 te faciliteren, is er gewerkt met een zestal samenhangende thema's:

- **Internationaal en ambitieus.** Dit thema gaat over de aantrekkelijkheid van Zuidas als vestigingslocatie voor internationale bedrijven en het benutten van de aanwezigheid van de VU.
- **Levendige woonbuurt.** Vragen die hier spelen zijn onder andere: wat voor woongebied wordt Zuidas? Waarom zouden mensen hier willen wonen? Met welke type woningen en voorzieningen onderscheidt Zuidas zich van omliggende buurten?
- **Zuidas op de fiets.** Net als voor de rest van de stad is de fiets ook in Zuidas een zegen en een probleem tegelijk. De fiets is expliciet een thema in de Visie Zuidas 2015. Er wordt aandacht besteed aan fietspaden, bruggen en aan nieuwe verbindingen.
- **Verbonden met groen en water.** Hoe kan de beperkte ruimte zo goed mogelijk worden benut voor groen, water, waterbeheer en het creëren van een aangenaam stadsklimaat?
- **Zuidas bereikbaar.** De onderwerpen die in dit thema uitgewerkt worden zijn: parkeren, de belasting van het wegennet in Zuidas en

de verkeersdruk op de wegen naar het gebied.

- **Werk in uitvoering.** Door alle bouwwerkzaamheden wordt de druk op het gebied de komende jaren steeds groter. Daarom zullen er keuzes moeten worden gemaakt over hoe we omgaan met bouw hinder en de overblijvende ruimte.

Werkgroep

De Visie Zuidas 2015 wordt geschreven door een werkgroep bestaande uit deskundigen van de gemeente Amsterdam. De werkgroep maakt hierbij gebruik van de Visie Zuidas 2009, nieuwe onderzoeken op het gebied van onder andere wonen, vervoer en economie, en vooral van de inbreng van externe deskundigen, belanghebbenden (bewoners en bedrijven in en rond Zuidas), studenten en belangstellenden. Deze groepen hebben in de periode van januari tot en met 16 april op verschillende manieren kunnen meepraten en hun visie kunnen geven. De resultaten hiervan staan in dit verslag.

'De Zuidas moet goed nadenken over de positionering binnen Amsterdam, maar tegelijkertijd in de wereld. De Zuidas mag meer Amsterdams eruit gaan zien, maar zou zijn eigen karakter moeten behouden. Werk en de voorzieningen eromheen staan voorop en de rest (woon, winkels, recreatie, restaurants) volgen dan vanzelf.'

Uitspraak deelnemer online peiling

De resultaten worden verwerkt in de concept Visie Zuidas 2015. In het najaar 2015 wordt de concept Visie Zuidas 2015 aangeboden aan het College van B&W en de gemeenteraad waarna het formele inspraakproces start. De Visie Zuidas 2015 wordt uiteindelijk door de gemeenteraad vastgesteld.

Consultatie

Een groot aantal gezichtsbepalende bedrijven, bewonersorganisaties en maatschappelijke organisaties is door de gemeente gevraagd om hun visie op de toekomst van Zuidas via de website denkZuidas te delen. Door de deelname van deze partijen in Zuidas en door het grote aantal deelnemers aan werkbijeenkomsten en de online consultatie zijn wij van mening dat de resultaten een betrouwbaar beeld geven van wat er in en om het gebied speelt en gewenst wordt. Alle informatie is verkregen op basis van vrijwillige deelname.

1. Samenvatting

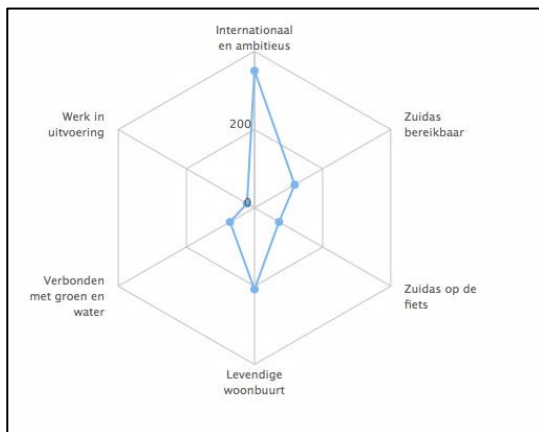
Participatie

De gemeente Amsterdam, Zuidas (hierna de gemeente) heeft in het kader van het participatietraject denkZuidas van november 2014 tot en met april 2015 met ruim 300 mensen over de visie gesproken. Het gaat hierbij om bewoners en bedrijven in Zuidas, deskundigen, studenten, ambtenaren van de gemeente Amsterdam en belangstellenden. De gesprekken en werkbijeenkomsten zijn gebruikt om per thema een aantal dilemma's te verwoorden. Via diverse media is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn/haar mening te geven over deze dilemma's, die in de vorm van 45 stellingen via een publiek toegankelijk website zijn aangeboden. 874 mensen hebben deelgenomen aan de online peiling.

Belangrijkste thema

Van de 874 mensen die alle stellingen hebben beantwoord, hebben 488 deelnemers aangegeven wat zij het belangrijkste thema vinden voor de verdere ontwikkeling van Zuidas en 434 mensen hebben hun keuze gemotiveerd. Het thema *Internationaal en ambitieus* werd door 42% van de deelnemers het meest belangrijk gevonden.

Op drie motieven na, waren alle bijdragen constructief en positief van toonzetting.



1. Internationaal en ambitieus 42%
2. Levendige woonbuurt 24%
3. Bereikbaarheid 13%
4. Zuidas op de fiets 9%
5. Verbonden met groen water 9%
6. Werk in uitvoering 2%

n= 488

Toekomst

Uit de motivaties van waarom men één van de thema's prioriteit zou willen geven voor de verdere ontwikkeling van Zuidas, ontstaat een beeld van Zuidas in de toekomst. Dit beeld is hieronder beschreven in een samenvatting van de 434 inhoudelijke bijdragen aan de online peiling. De visie op Zuidas van een achttiental gezichtsbepalende 'stakeholders' van Zuidas' is separaat als bijlage in dit rapport opgenomen.

"Met de ontwikkeling van Zuidas tot een vestigingslocatie voor internationale bedrijven is de gemeente op de goede weg. Zuidas moet in alles excelleren: architectuur, winkels, hotels enzovoorts. Hierbij moet worden ingezet op multifunctionele gebouwen. En het realiseren van een gemengde wijk. Wonen en werken versterken elkaar en moeten met elkaar in balans zijn."

"Zuidas moet vooral investeren in het metro- en sneltramnet en niet in andere vervoersmodaliteiten. Voor het oplossen van parkeer- en fileproblemen kan ook gekeken worden naar het bouwen van transferia buiten Zuidas. Lokale bereikbaarheid mag hierbij niet onderschikt zijn aan de internationale en regionale bereikbaarheid."

"De fiets is voor de uitstraling van Zuidas een internationaal onderscheidend kenmerk. Verreweg de grootste groep mensen reist van en naar Zuidas met de fiets."

"De auto mag geen ruimte in beslag nemen die ten koste gaat van de ruimte voor de fiets. Maar ruimte voor de fiets mag niet ten koste gaan van bomen en voetpaden. Fietsers betalen liever voor het stallen dichtbij het station dan gratis de fiets op grotere afstand van het station neer te zetten."

"Zuidas moet een uniek woonmilieu toevoegen aan Amsterdam en niet bouwen voor alle doelgroepen. Zuidas is nog te weinig levendig. Vooral in het weekend. Er moeten meer winkels komen. De gemeente speelt hierbij een belangrijke rol."

"Groen en water zijn belangrijk voor de ontwikkeling van het gebied. Zuidas is meer gebaat bij nieuwe kleine parkjes, dan bij een betere verbinding met de omliggende grote parken. Bovendien moet het bestaande groen,

zoals parken, begraafplaats en sportparken. beter toegankelijk zijn. Bewoners en marktpartijen moeten een belangrijke stem hebben bij de inrichting van de openbare ruimte, waarbij is aangegeven dat kleine windmolens en zonnepanelen zichtbaar mogen zijn vanaf de straat.”

“Wat betreft bouwwerkzaamheden vindt de meerderheid van de deelnemers dat er één centraal aanspreekpunt moet komen voor alle vragen over bouwwerkzaamheden in het gebied. Bij het tijdelijk invullen van braakliggende terreinen zijn de wensen van burens belangrijker dan wensen van de stad. En ten slotte: tijdens de bouw is verblijfskwaliteit belangrijker dan autobereikbaarheid.”

2. Participatie

Het participatietraject is gericht op het consulteren van belanghebbenden, belangstellenden en deskundigen. Het traject bestaat uit drie fasen, namelijk: **verdiepen** van de thema's, **beoordelen en prioriteren** aan de hand van stellingen, en het **bespreken** van de resultaten.

Het verdiepen van de thema's startte in november 2014 met een bijeenkomst voor medewerkers van Zuidas, Zuidasdok en stadsdeel Zuid. In totaal hebben hieraan circa honderd mensen meegedaan.

Op 12 februari 2015 kreeg deze bijeenkomst een vervolg met de denkZuidas-sessie: een bijeenkomst van ruim een halve dag, waarin door zo'n 125 vertegenwoordigers van bedrijven, bewoners en maatschappelijke- en bewonersorganisaties, de gemeente Amsterdam, inhoudelijke deskundigen en studenten van de UvA is nagedacht over de thema's. Het resultaat van deze bijeenkomst is door studenten planologie en sociale geografie¹ uitgewerkt in 45 stellingen. In dezelfde week was de werkgroep te gast bij de Participanten bijeenkomst van Hello Zuidas (ongeveer honderd mensen) om met hen over de visie te praten. De stellingen zijn ook voorgelegd aan Young Professionals van Fresh.

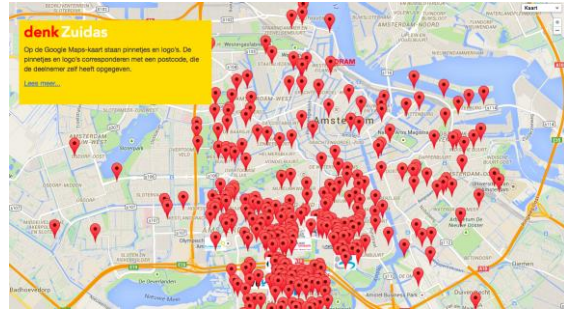
Online peiling

In een periode van zes weken, van 9 maart tot en met 16 april 2015, vond een online peiling plaats, waarin iedereen die mee wilde denken over de toekomst van Zuidas de mogelijkheid kreeg om de stellingen te beoordelen en aan te geven welk van de zes thema's het meest belangrijk is voor de verdere ontwikkeling van Zuidas.

De cijfers over de deelname zijn:

- **1069 mensen hebben zich geregistreerd om mee te doen aan de online consultatie**
- **874 van de deelnemers hebben hun mening gegeven over alle stellingen**
- **488 deelnemers hebben aangegeven welk thema prioriteit moet hebben voor de verdere ontwikkeling van Zuidas**

- **434 deelnemers hebben hun keuze gemotiveerd en zichzelf op 'de kaart' gezet**
- **574 deelnemers hebben aangegeven dat zij geïnformeerd willen worden over de Visie Zuidas 2015**



Elke pin op de Google Maps kaart is een deelnemer. Om op de kaart te komen hebben deelnemers een postcode ingevuld en aangegeven wat zij het belangrijkste thema voor de ontwikkeling van Zuidas vinden.

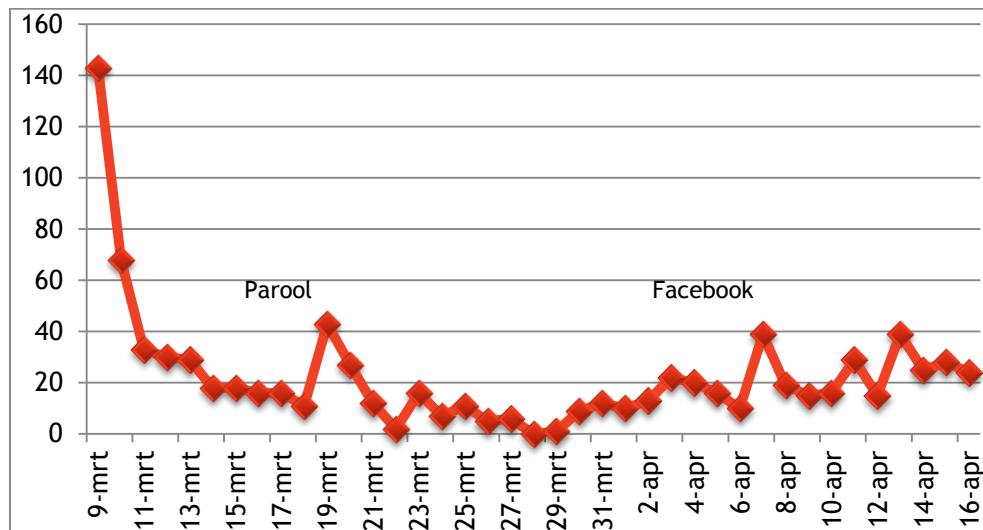
Om de deelname aan de online consultatie te bevorderen is een aantal communicatie-activiteiten uitgevoerd, namelijk:

- 18 belanghebbende bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn direct benaderd met de vraag wat hun visie op Zuidas is. Deze visies zijn met het logo van de organisatie op de Google Maps kaart geplaatst.
- E-mail naar het relatiebestand van Zuidas. Hierbij zaten ook de deelnemers aan de denkZuidas-sessie van 12 februari.
- Huis-aan-huis verspreiding in en rond Zuidas van de flyer 'Ik denk'.
- Redactionele artikelen (2x) in de gemeentekrant, editie Zuid
- Advertentie in Hello Zuidas magazine
- Ingezonden Mededeling Lunchbrief Parool
- Twitter
- Facebook-advertentie
- Uitzending Radio 1: de minimaatschappij
- Oproep via WTC-schermen
- Oproep in diverse e nieuwsbrieven van belanghebbenden (ORAM, BPZ, MKB)

¹ Studenten zijn via De Stadshub benaderd om deel te nemen aan het participatietraject.

Aantal deelnemers per dag

Het plaatsen van een advertentie in de lunchnieuwsbrief van het Parool en het bescheiden inzet van advertenties op Facebook zorgden voor twee uitschieters in het aantal deelnemers dat op de betreffende dag de stellingen heeft ingevuld.

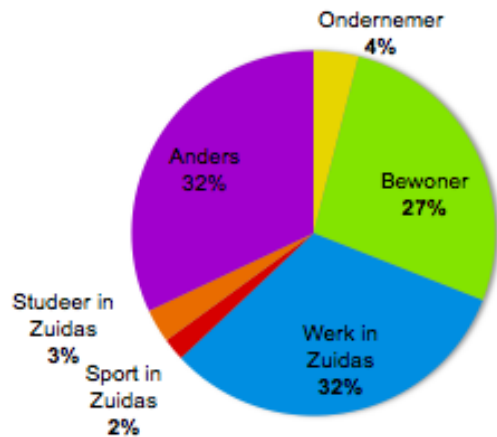


3. De resultaten

3.1 De stellingen

Relatie met Zuidas

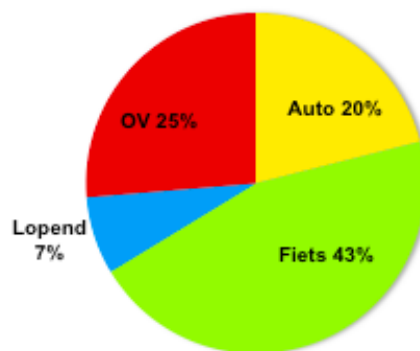
Deelnemers zijn gevraagd naar hun relatie met Zuidas. Dit wil zeggen of zij er wonen, werken, ondernemen, sporten, studeren of anders. Het grote percentage dat *anders* heeft ingevuld kan verklaard worden uit het feit dat iedereen in Amsterdam, maar ook daarbuiten aan de online consultatie kon deelnemen. De Google Maps kaart toont een redelijke spreiding over de stad, maar met een concentratie van deelnemers in en rond Zuidas .



n=1064

Vervoersmiddel

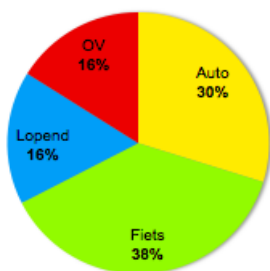
Aan deelnemers van de online peiling is gevraagd hoe zij naar Zuidas komen. De fiets is het belangrijkste vervoersmiddel om naar Zuidas te komen. Dit geldt ook voor mensen die in Zuidas werken of ondernemen.



n=1064

Vervoersmiddel naar relatie

Deelnemers die 'Anders' hebben ingevuld zijn niet in overzicht opgenomen.



Bewoners
n=255



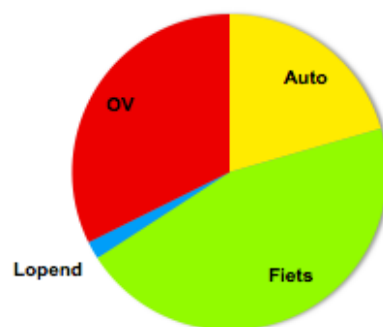
Ondernemers
n=44



Sporters
n=22



Studenten
n=30



Werkt in Zuidas
n=331

3.2 Internationaal en ambitieus

'De Zuidas is internationaal door het soort bedrijven dat er zit, en de grote nabijheid van Schiphol. Ambitieuw is het echter nog niet. De architectuur is poenig, maar fantasieloos, knorrig en truttig. Provincialisme, maar dan op grote schaal. Als Zuidas een echte onderscheidende vestigingsplek wil zijn, dan moet er creatiever en gedurfter worden gebouwd en ontworpen. De huidige planners zijn al dik tevreden dat Zuidas er beter uitziet dan Sloterdijk en Zoetermeer. Maar dat is geen ambitie, maar trotse middelmatigheid. Nodig is meer ambitie, echte ambitie, om een stedelijk gebied te ontwikkelen die Amsterdam de 21ste eeuw inbrengt. Dat kan, het geld is er, en het talent ook.'

Uitspraak deelnemer online peiling

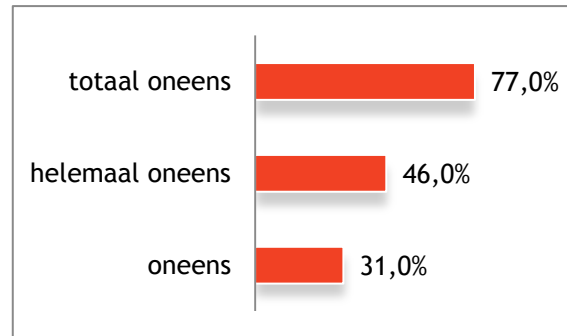
De stellingen

1. Nieuwe kantoorgebouwen in Zuidas moeten zo hoog mogelijk worden.
2. Zuidas moet vooral een kantoorgebied blijven en geen gemengde wijk.
3. Investeer meer in het aantrekken van kennisinstututen dan in het aantrekken van meer bedrijven.
4. De verbinding van Zuidas met Schiphol is belangrijker dan de verbinding met het centrum van Amsterdam.
5. Zuidas moet veel meer een Amsterdamse uitstraling krijgen.
6. Toerisme in Zuidas voegt veel toe aan het internationale vestigingsklimaat.
7. Zuidas moet in alles excelleren: architectuur, winkels, hotels enzovoorts.
8. Zuidas moet voor multifunctionele gebouwen kiezen en niet voor gebouwen met alleen kantoorruimte.

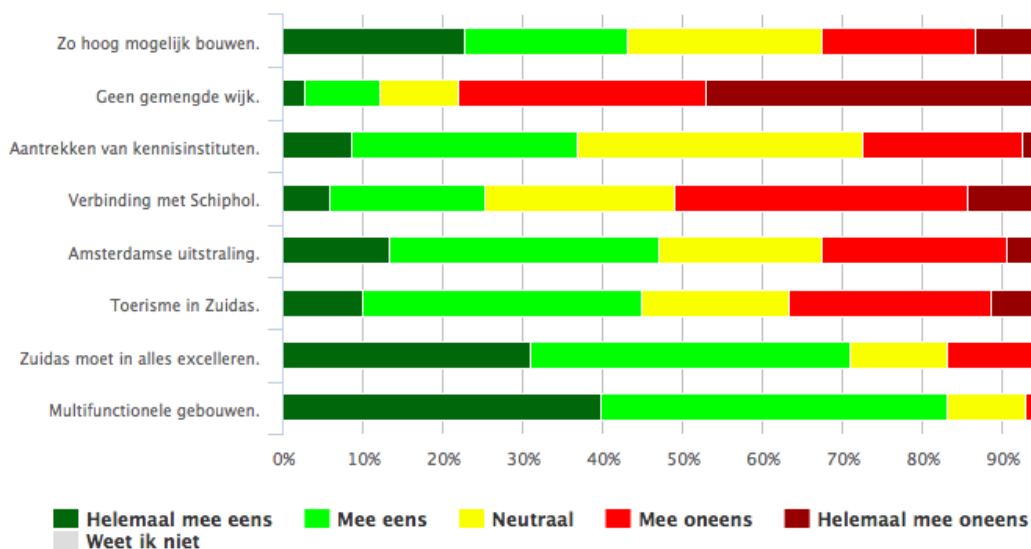
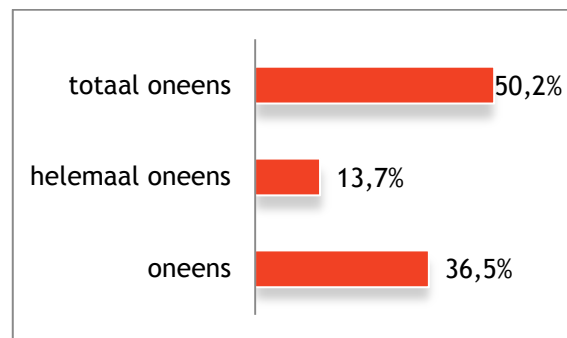
Meerderheid is het hier mee eens of oneens

Hieronder staan de stellingen waar 50% van de deelnemers het (helemaal) eens of (helemaal) mee oneens zijn

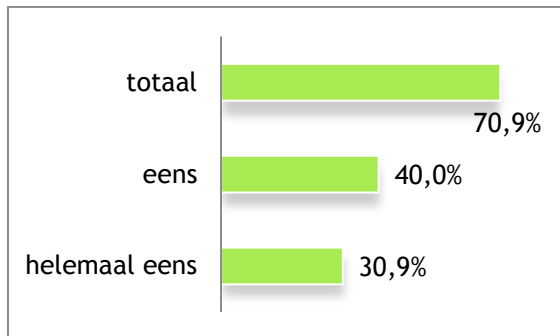
Zuidas moet vooral een kantoorgebied blijven en geen gemengde wijk



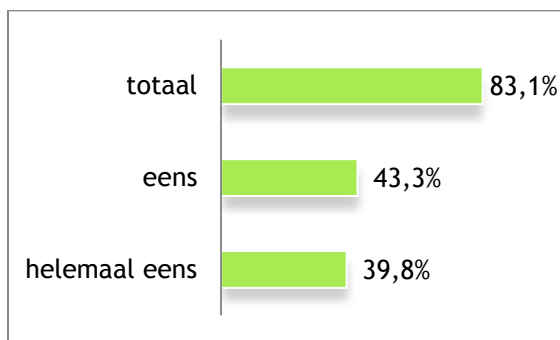
Verbinding van Zuidas met Schiphol is belangrijker dan met het centrum van Amsterdam.



**Zuidas moet in alles excelleren:
architectuur, winkels, hotels enzovoorts.**



**Zuidas moet voor multifunctionele
gebouwen kiezen en niet voor gebouwen
met alleen kantoorruimte.**



Opvallende resultaten²

- 71% van de mensen die in Zuidas werken zijn het oneens met de stelling dat Zuidas vooral een kantoorgebied moet blijven en geen gemengde wijk.
- Meer dan de helft van de bewoners van Zuidas vindt dat Zuidas meer een Amsterdamse uitstraling moet krijgen. 23% is het hier niet mee eens.

² Sommige resultaten zijn een bevestiging van wat de werkgroep die werkt aan de Visie Zuidas 2015 al dacht en sommige zijn in meer of mindere mate verrassend. Dit is samengebracht onder het kopje 'opvallende resultaten'.

3.3 Zuidas bereikbaar

'De bereikbaarheid is heel belangrijk om de wijk tot leven te krijgen en houden. De auto neemt een onevenredige hoeveelheid ruimte in en verhindert contact met mensen en de buurt. De fiets zorgt samen met het OV voor uitstekende en ambitieuze bereikbaarheid. Op alle afstanden, van lokaal tot internationaal.'

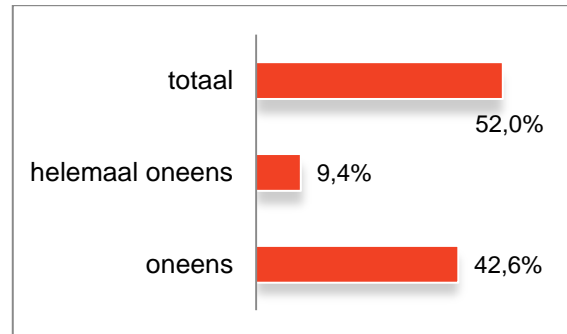
Uitspraak deelnemer online peiling

De stellingen

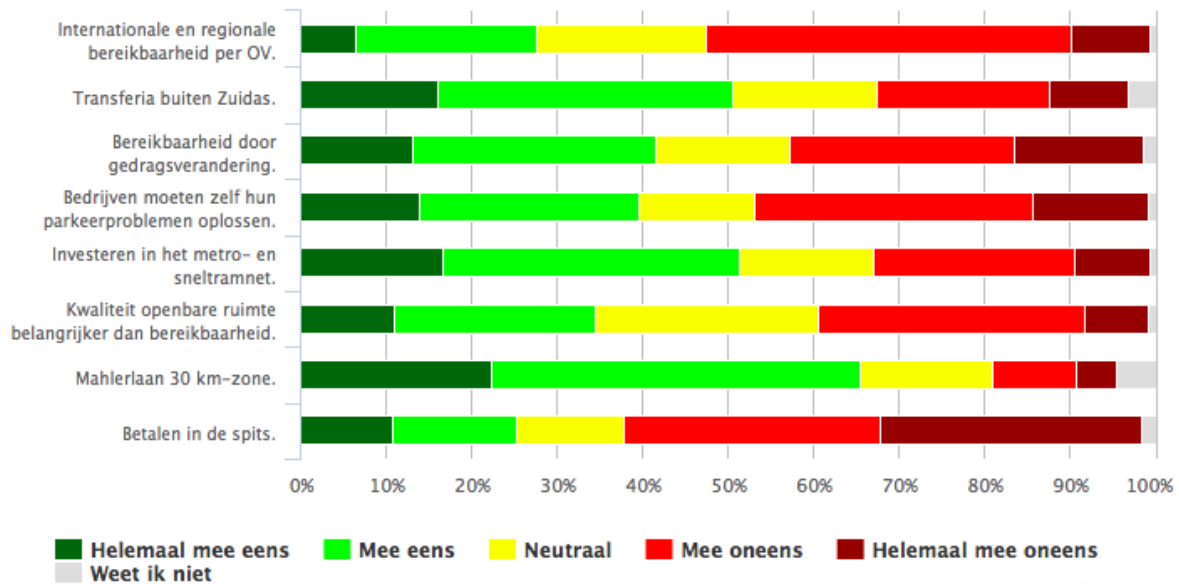
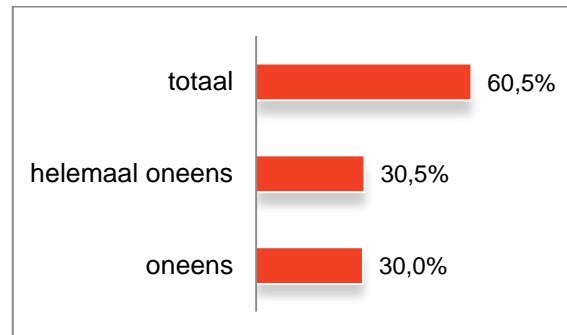
1. Internationale en regionale bereikbaarheid per OV gaan in Zuidas boven lokale bereikbaarheid.
2. Los parkeer- en fileproblemen op met transferia buiten Zuidas.
3. Verbeteren van bereikbaarheid begint bij gedragsverandering, niet bij investeringen in weginfrastructuur.
4. Bedrijven in Zuidas moeten zelf hun parkeerproblemen oplossen.
5. Zuidas moet vooral investeren in het metro- en sneltramnet en niet in andere vervoersmodaliteiten.
6. Kwaliteit van de openbare ruimte is belangrijker dan bereikbaarheid.
7. De Mahlerlaan mag een 30 km zone worden.
8. Automobilist moet straks betalen om in de spits met de auto Zuidas in te gaan.

Meerderheid is het hier mee eens of oneens

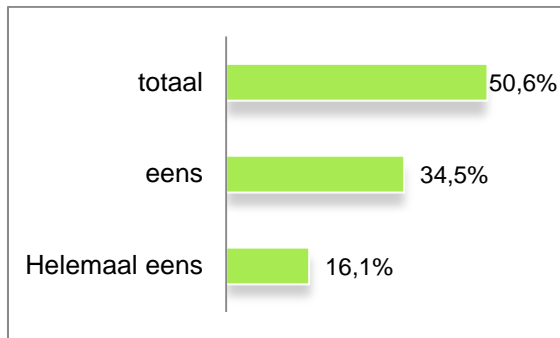
Internationale en regionale bereikbaarheid per OV gaan in Zuidas boven lokale bereikbaarheid



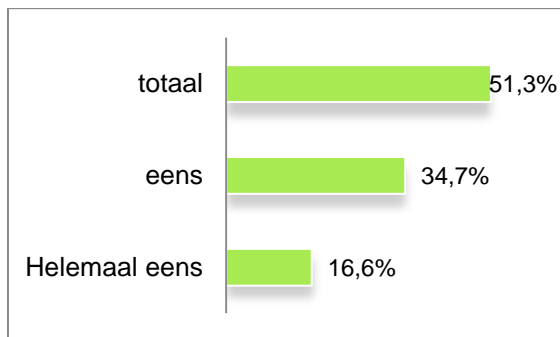
Automobilist moet straks betalen om in de spits met de auto Zuidas in te gaan.



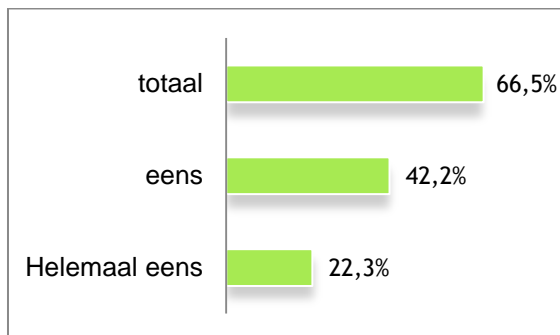
Los parkeer- en fileproblemen op met transferia buiten Zuidas



Zuidas moet vooral investeren in het metro- en sneltramnet en niet in andere vervoersmodaliteiten



Mahlerlaan mag 30 km zone worden nakijken



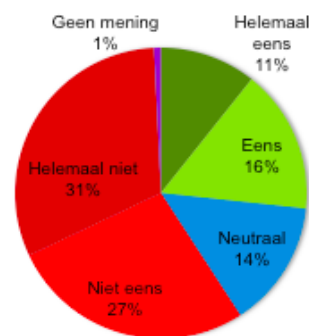
Opvallende resultaten

opmerking

- 58,4% is de bewoners is het niet eens met de stelling dat de automobilist straks moet gaan betalen om in de spits met de auto Zuidas in te gaan.
- Ruim eenderde (37,6%) van de mensen die met de auto komt staat positief tegenover transferia buiten Zuidas. 49% is het hier niet mee eens.
- 36% van de mensen die in Zuidas werkt vindt dat bedrijven in Zuidas zelf hun parkeerproblemen moeten oplossen. 41% van de bewoners is het hiermee eens.
- Meer dan een kwart (28,6%) van de bewoners vindt de kwaliteit van de openbare ruimte **niet** belangrijker dan bereikbaarheid. 43% vindt de kwaliteit van de openbare ruimte wel belangrijker.

Betalen in de spits

Bewoners en mensen die in Zuidas werken denken hetzelfde over de stelling dat de automobilist moet gaan betalen om in de spits met de auto Zuidas in te gaan.



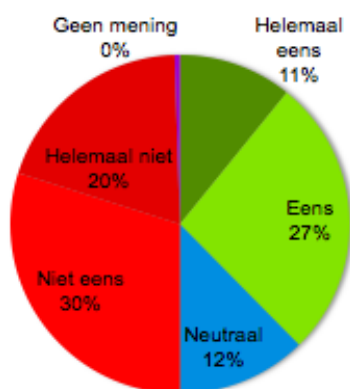
Bewoners n= 262



Werkt in Zuidas n= 304

Auto en transferia

Van de deelnemers die met de auto naar Zuidas komen is de helft het niet eens met de stelling dat parkeer- en fileproblemen opgelost kunnen worden met transferia buiten Zuidas.



n= 194

3.4 Zuidas op de fiets

'Bij internationaal en ambitieus hoort wel de bereikbaarheid, ook de bereikbaarheid op de fiets en dan vooral richten op de toenemende fietsstalling behoefte. Dit mag van mij ten koste gaan van het auto parkeren.'

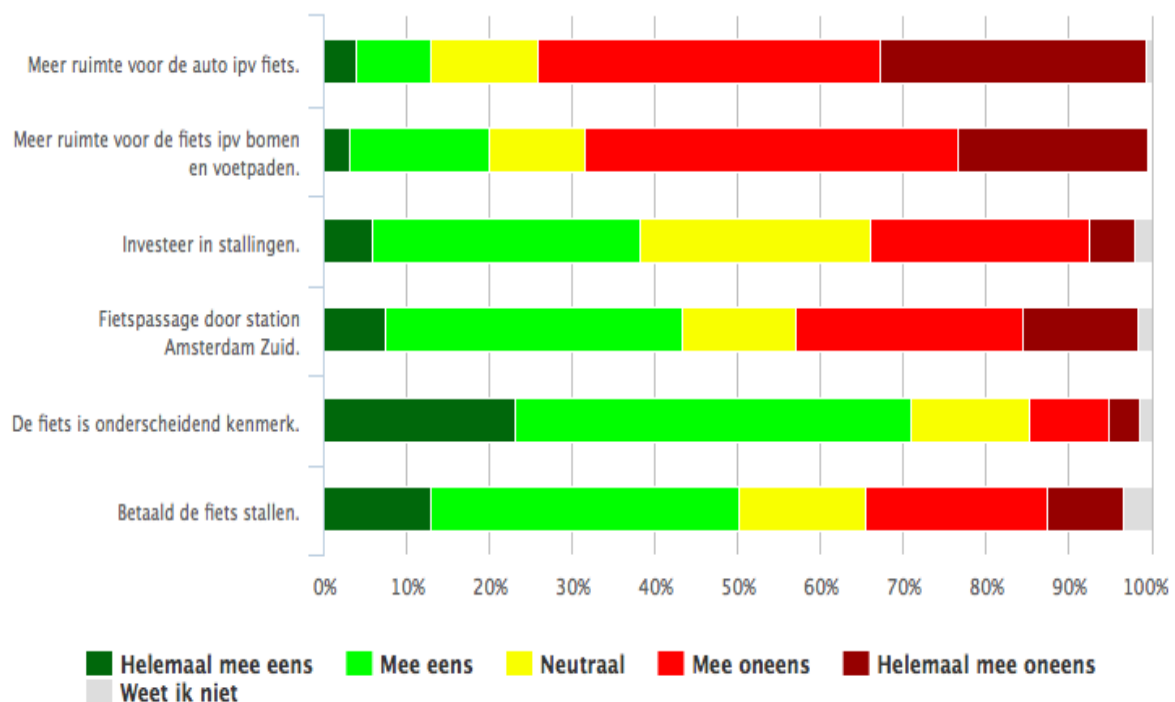
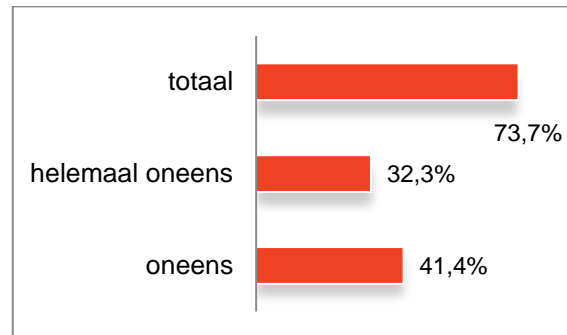
Uitspraak deelnemer online peiling

De stellingen

1. Meer ruimte voor de auto is belangrijker dan meer ruimte voor de fiets.
2. Meer ruimte voor de fiets mag ten koste gaan van bomen en voetpaden.
3. Investeren in stallingen is belangrijker dan in fietspaden.
4. Een fietspassage door Station Amsterdam Zuid mag ten koste gaan van de verblijfs- en loopruimte voor voetgangers.
5. De fiets is voor de uitstraling van Zuidas een internationaal onderscheidend kenmerk.
6. Liever betaald de fiets stallen dichtbij het station dan gratis de fiets stallen op grotere afstand van het station.

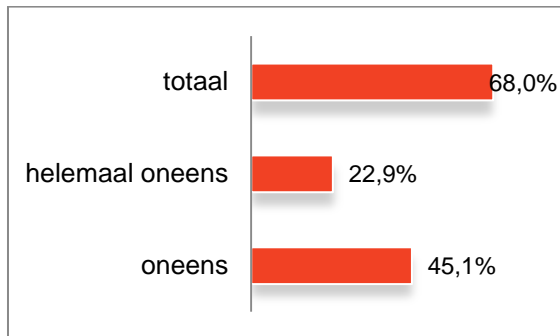
Meerderheid is het hier mee eens of oneens

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

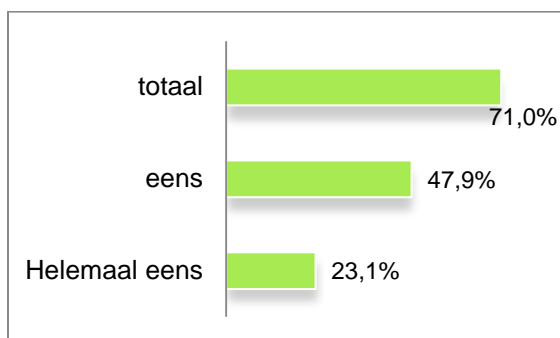


Highcharts.com

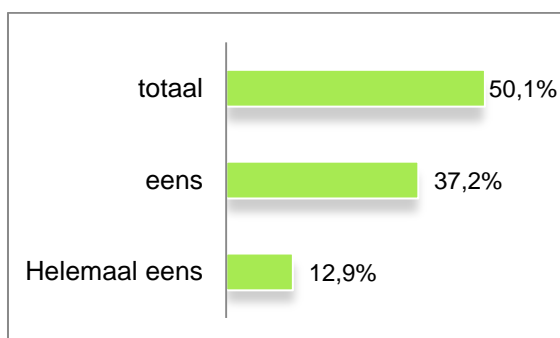
Meer ruimte voor de fiets mag ten koste gaan van bomen en voetpaden.



De fiets is voor de uitstraling van Zuidas een internationaal onderscheidend kenmerk.



Liever betaald de fiets stallen dichtbij het station dan gratis de fiets stallen op grotere afstand van het station.



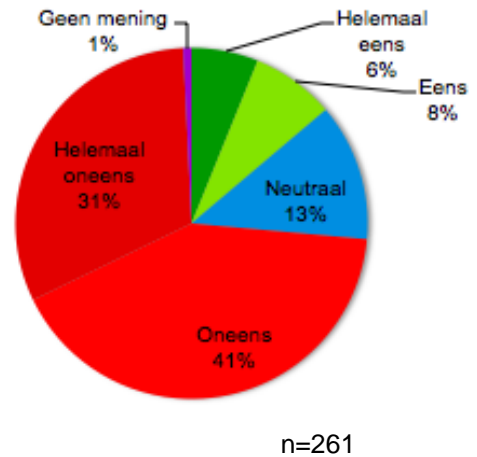
Opvallende resultaten

- 70% van de mensen die in Zuidas werken is het niet eens met de stelling “Meer ruimte voor de auto is belangrijker dan meer ruimte voor de fiets.” Bij de bewoners is dit 73%.
- 45% van de mensen die met de fiets komt vindt betaald stallen bij het station in plaats van parkeren op grotere afstand van het station een optie. Ruim eenderde is hierop tegen.

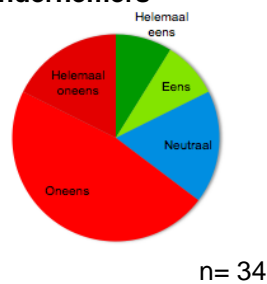
Meer ruimte voor auto i.p.v. voor fiets

Hieronder wordt weergegeven hoe de bewoners, ondernemers en de mensen die in Zuidas werken aankijken tegen de stelling dat meer ruimte voor de auto ten kosten mag gaan van ruimte voor de fiets.

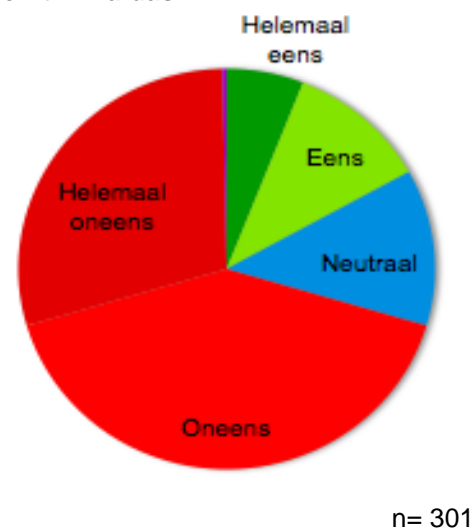
Bewoners



Ondernemers



Werkt in Zuidas



3.5 Levendige woonbuurt

'Ik ben verhuisd naar de Zuid-as. De eerste vraag die ik krijg is: kan je daar ook wonen? Ja dat kan. En het bevalt prima. Goede bereikbaarheid. De stad op fietsafstand. Veel groen in de buurt. Dynamiek door de week en rust in het weekend. Maar om er een levendige buurt van te maken met een eigen karakter zijn er meer bewoners nodig en moet het typische keten georiënteerde horeca en winkel aanbod aangevuld worden met unieke concepten. Iets wat je alleen op de zuid-as kan vinden..... pas dan krijgt de wijk karakter'.

'Zuidas still misses its residencial character. So far there is only construction buildings growing around and a very little room given to local retail development, especially children entertainment and playgrounds, parks and activities or events involving local residents. Everything is very focused on non-residents interests'.

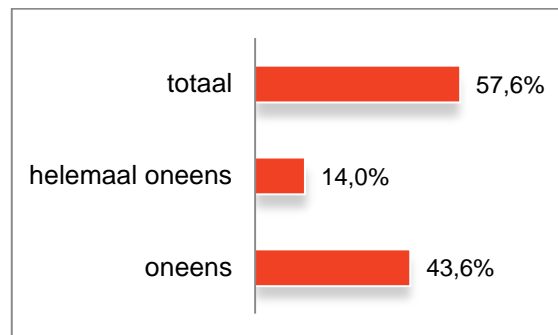
Uitspraken deelnemers online peiling

De stellingen

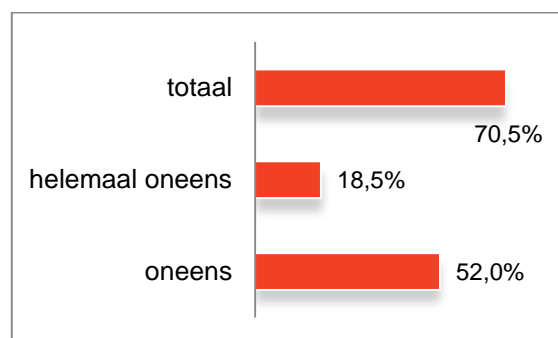
1. In Zuidas gaat meer werkgelegenheid boven meer wonen.
2. Zuidas beschikt met Gelderlandplein en de Beethovenstraat over voldoende winkels.
3. Levendigheid moeten bewoners en bedrijven zelf verzorgen. Daar heeft de gemeente geen rol in.
4. Zuidas moet geen Pijp of Jordaan worden. Rust is een belangrijke kwaliteit.
5. Zuidas moet een uniek woonmilieu toevoegen aan Amsterdam en niet bouwen voor alle doelgroepen.
6. In Zuidas komen er dit jaar 800 studentenwoningen bij. Dat moeten er veel meer worden.
7. Voorzieningen in Zuidas die bezoekers uit de stad trekken zijn belangrijker dan voorzieningen die alleen de buurt dienen.

Meerderheid is het hier mee eens of oneens

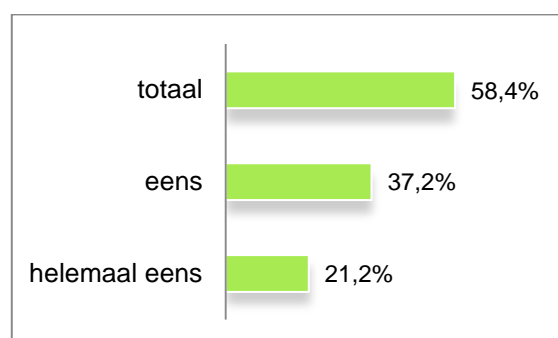
Zuidas beschikt met Gelderlandplein en de Beethovenstraat over voldoende winkels.

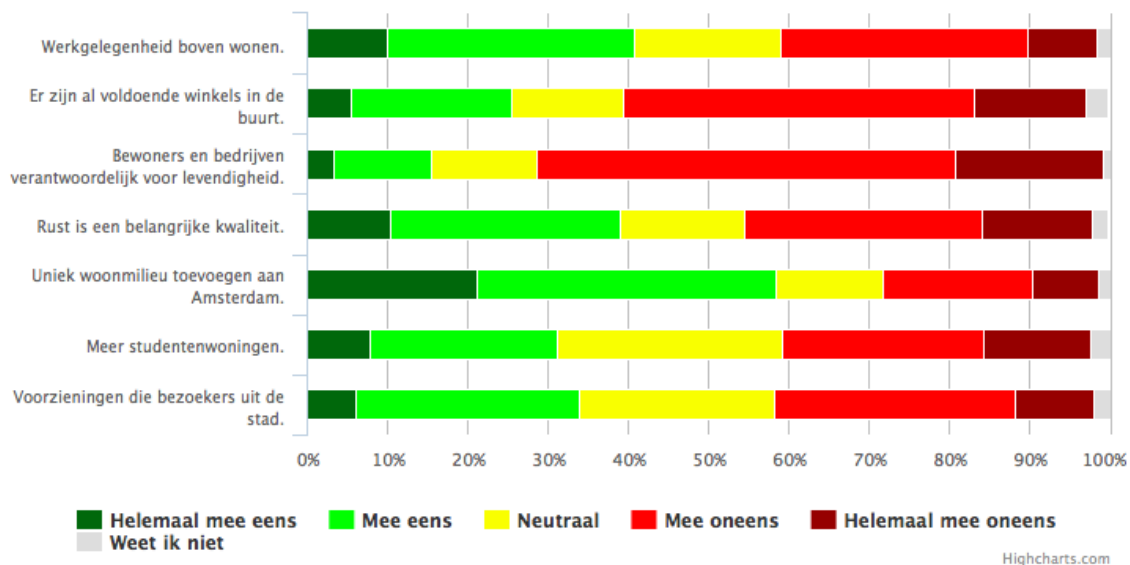


Levendigheid moeten bewoners en bedrijven zelf verzorgen. Daar heeft de gemeente geen rol in.



Zuidas moet een uniek woonmilieu toevoegen aan Amsterdam en niet bouwen voor alle doelgroepen.





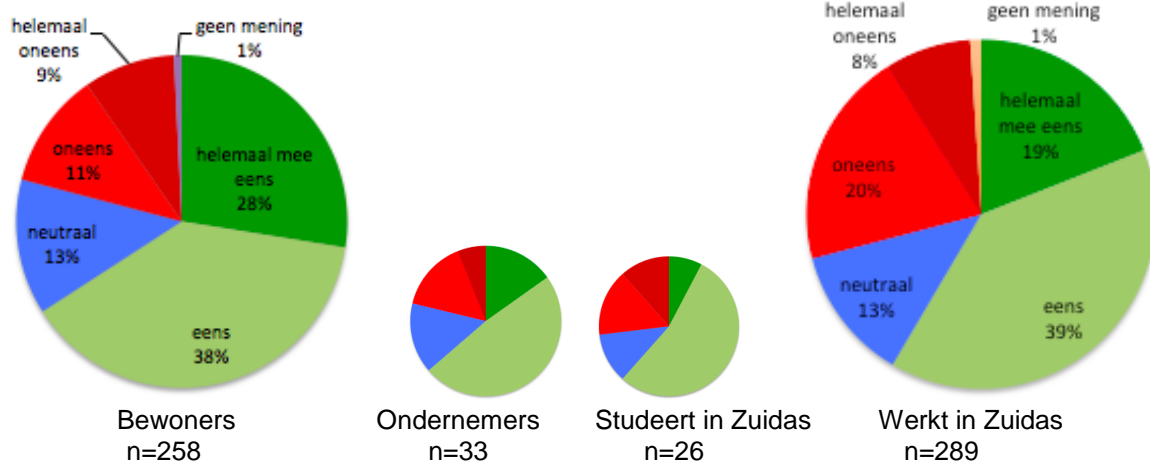
Highcharts.com

Opvallende resultaten

- 66% van de bewoners vindt dat er in Zuidas niet voor alle doelgroepen gebouwd moet worden.
- 52% van de bewoners vindt rust een belangrijke kwaliteit van Zuidas.
- Bijna de helft van de bewoners (46%) is het niet eens met de stelling dat er meer studenten moeten komen. 31% van de bewoners maakt het niet uit.

Uniek woonmilieu?

Hoe denken bewoners, studenten, ondernemers en mensen die in Zuidas werken over de stelling "Zuidas moet een uniek woonmilieu toevoegen aan Amsterdam en niet bouwen voor alle doelgroepen."



3.6 Verbonden met groen en water

'De Zuidas moet duurzaam ingericht worden als een aantrekkelijke woon-, werk- en verblijfsomgeving. Hierbij moet er voldoende aandacht zijn voor groen en water om een hitte-eiland en wateroverlast bij klimaatsverandering te voorkomen.'

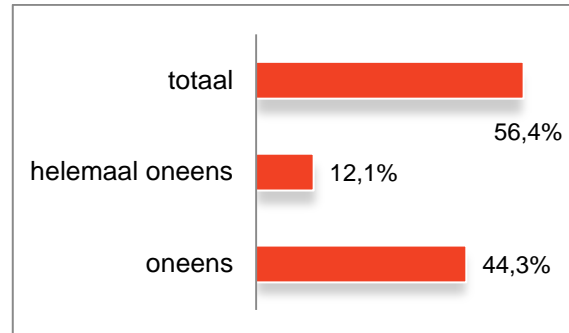
Uitspraak deelnemer online peiling

De stellingen

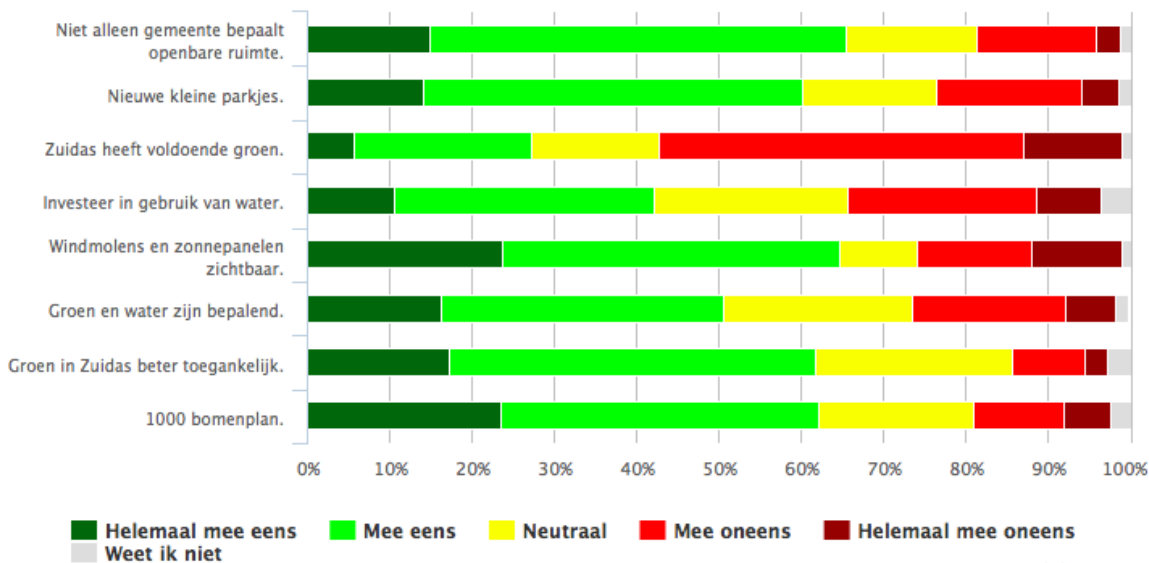
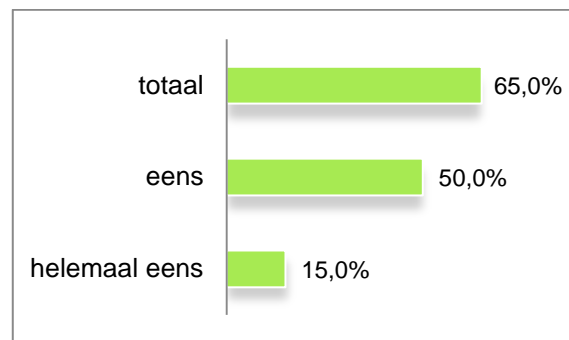
1. Bewoners en marktpartijen moeten leidend zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en niet alleen de gemeente.
2. Zuidas is meer gebaat bij nieuwe kleine parkjes, dan bij een betere verbinding met de omliggende grote parken.
3. Met het Beatrixpark, het Amsterdamse bos en de Amstel in de buurt heeft Zuidas voldoende groen.
4. Zuidas moet meer investeren in het gebruik van water voor transport en recreatie.
5. Zuidas wil op termijn energie neutraal zijn. Kleine windmolens en zonnepanelen mogen zichtbaar zijn vanaf de straat.
6. Bij nieuwe ontwikkelingen in Zuidas moeten groen en water bepalend zijn.
7. Groen in Zuidas moet beter toegankelijk zijn. Dit geldt voor parken, begraafplaats en sportparken.
8. Zuidas moet boven alles kiezen voor meer bomen in de openbare ruimte: een 1000 bomenplan.

Meerderheid is het hier mee eens of oneens

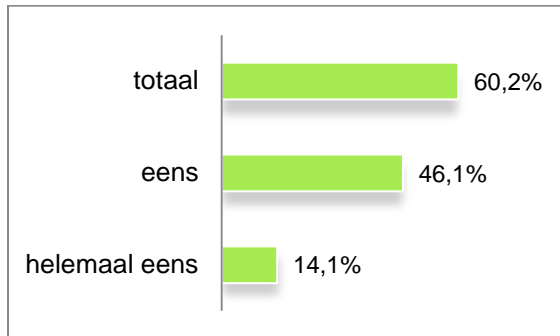
Met het Beatrixpark, het Amsterdamse bos en de Amstel in de buurt heeft Zuidas voldoende groen.



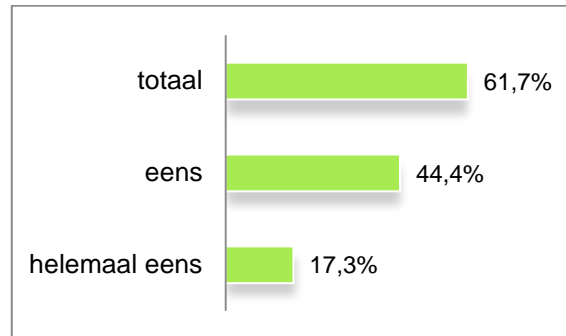
Bewoners en marktpartijen moeten leidend zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en niet alleen de gemeente.



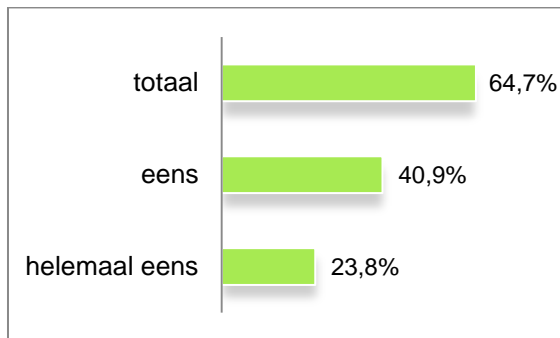
Zuidas is meer gebaat bij nieuwe kleine parkjes, dan bij een betere verbinding met de omliggende grote parken.



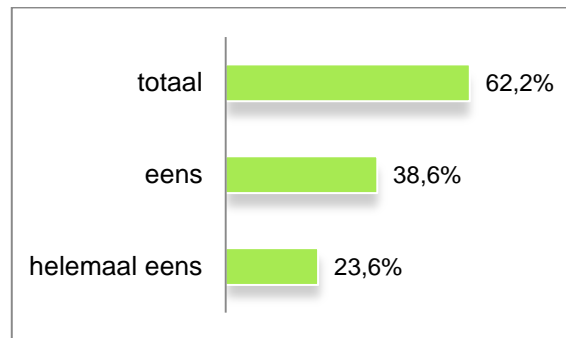
Groen in Zuidas moet beter toegankelijk zijn. Dit geldt voor parken, begraafplaats en sportparken.



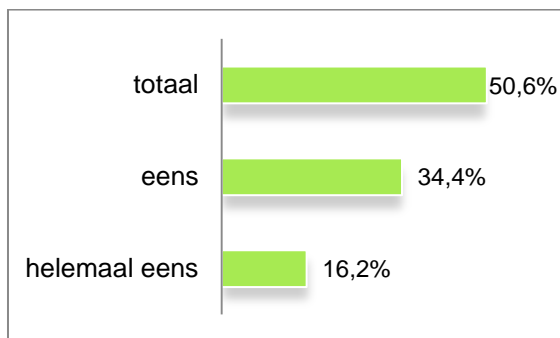
Zuidas wil op termijn energie neutraal zijn. Kleine windmolens en zonnepanelen mogen zichtbaar zijn vanaf de straat.



Zuidas moet boven alles kiezen voor meer bomen in de openbare ruimte: een 1000 bomenplan.



Bij nieuwe ontwikkelingen in Zuidas moeten groen en water bepalend zijn.



Opvallende resultaten

- 50% van de bewoners is het eens met de stelling dat kleine windmolens en zonnepanelen zichtbaar mogen zijn vanaf de straat. Van de mensen die hier werken is 73% het met deze stelling eens.

3.7 Werk in uitvoering

'Wij wonen al meer dan 30 jaar aan de rand van een bouwput. Onze doorzonwoning-met -tuin staat binnenkort grote delen van het jaar in de slagschaduw van de torens, terwijl de wind om onze oren giert doordat het altijd stormt rond hoge flatgebouwen. Onze stookkosten gaan hierdoor omhoog, zonnepanelen zijn niet rendabel. Kortom, u begrijpt dat wij hier niet vrolijk van worden.'

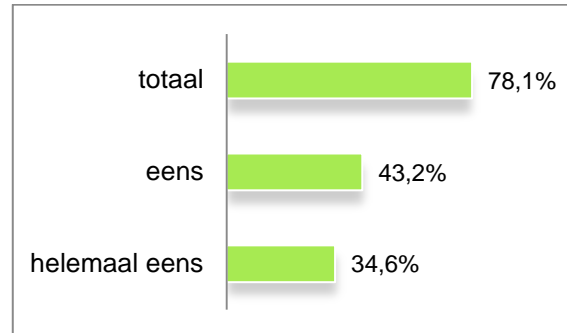
Uitspraak deelnemer online peiling

De stellingen

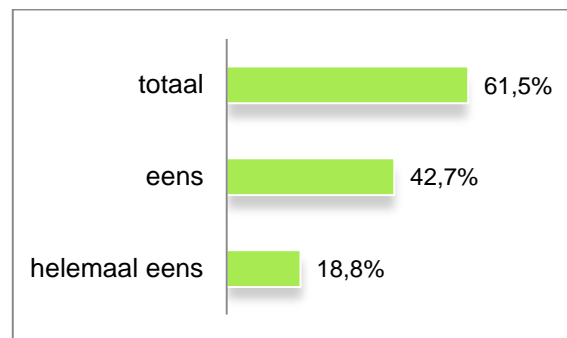
1. Eén centraal aanspreekpunt voor alle vragen over bouwwerkzaamheden is beter dan een aanspreekpunt bij iedere bouwplaats.
2. Voorkomen van geluidshinder is belangrijker dan goede routes en mooie bouwhekken.
3. Bij het tijdelijk invullen van braakliggende terreinen zijn de wensen van burens belangrijker dan wensen van de stad.
4. Tijdens de bouw is verblijfskwaliteit belangrijker dan autobereikbaarheid.
5. Organiseer evenementen in Zuidas doordeweeks als er al veel mensen zijn in plaats van in het weekend.
6. Organiseer evenementen in Zuidas voor mensen die wonen en werken in Zuidas in plaats van voor buitenstaanders.
7. Voorkomen van overlast tijdens de bouw is belangrijker dan compenserende maatregelen achteraf.
8. Bouwhekken geven geen zicht op de bouw, maar schermen dit juist af.

Meerderheid is het hier mee eens of oneens

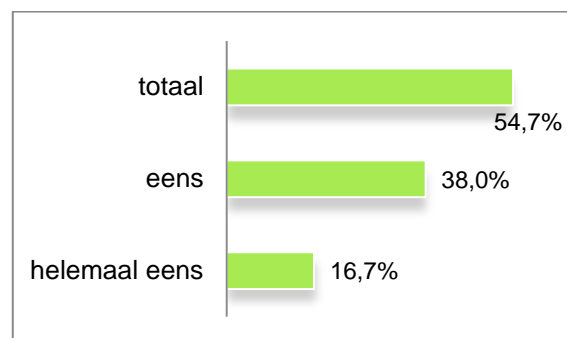
Eén centraal aanspreekpunt voor alle vragen over bouwwerkzaamheden is beter dan een aanspreekpunt bij iedere bouwplaats.



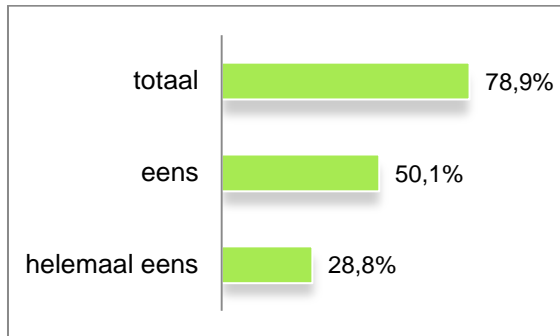
Bij het tijdelijk invullen van braakliggende terreinen zijn de wensen van burens belangrijker dan wensen van de stad.



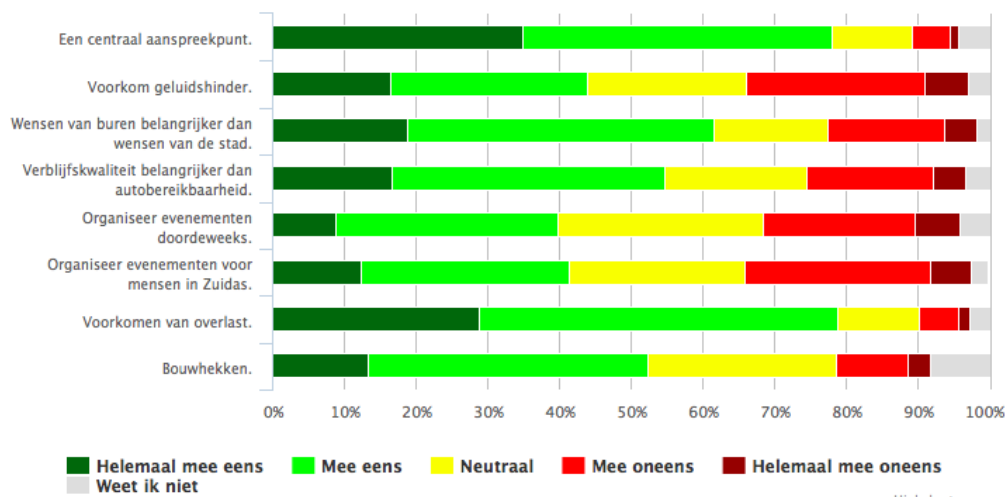
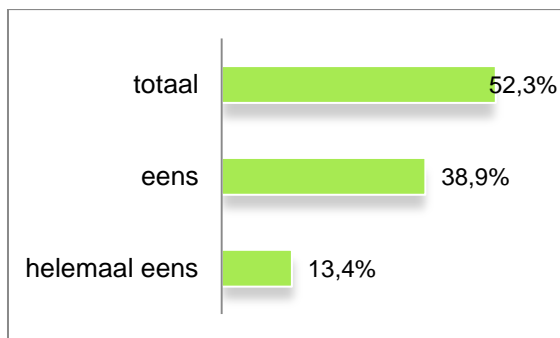
Tijdens de bouw is verblijfskwaliteit belangrijker dan autobereikbaarheid.



Voorkomen van overlast tijdens de bouw is belangrijker dan compenserende maatregelen achteraf.



Bouwhekken geven geen zicht op de bouw, maar schermen dit juist af.



4. De visies

460 mensen hebben in totaal 28 pagina's opgeleverd, waarin wordt aangegeven welke thema's voor de ontwikkeling van Zuidas prioriteit moeten krijgen en waarom.

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting van deze visies gegeven. Te beginnen met de kernboodschap, die vervolgens wordt geïllustreerd met een groot aantal quotes. Alhoewel voor elke samenvatting keuzes gemaakt moeten worden, geeft dit naar de overtuiging van de opstellers van dit onderzoeksverslag een representatief beeld van hoe de deelnemers over de toekomst van Zuidas denken.

Zuidas is een plek van kansen en ambities. Het internationale visitekaartje van Amsterdam, van heel Nederland. Een uniek stukje stad. Daarvoor moet er veel aandacht zijn voor architectuur en voor duurzaamheid. Werken en wonen moeten in balans zijn. Zorgen zijn er over de levendigheid. Vooral in het weekend. En over de bereikbaarheid.

De kernboodschap in quotes

Kansen en ambities

De Zuidas mag het visitekaartje worden van ambitieus Nederland.

Zuidas heeft alle potentie vanwege ligging, ontsluiting en ruimte om nog te bouwen. In dat opzicht zou het jammer zijn als Amsterdam deze potentie niet ten zeerste benut.

De Zuidas heeft de mogelijkheid om uit te groeien naar een internationale toplocatie. Hiervoor moeten de kansen die er liggen optimaal benut worden.

Om die kansen te benutten moet Amsterdam ook echt ambitieus durven te zijn.

Genoeg middelmaat in dit land. We mogen ambitie tonen. Bepalende gebouwen bepalen de stad en de buurt.

Uniek met en Amsterdams accent

De Zuidas is een uniek stukje Amsterdam en dat moet het ook blijven. Geen standaard buurt van maken. Het mag allemaal een beetje extra, net zoals La Defense in Parijs.

Uniek stukje Amsterdam. Wow-gevoel, hoogstedelijke dynamiek, snel & kwaliteit, al wandelend of met de fiets.

De Amsterdamse identiteit moet geaccentueerd worden om de Zuidas op te laten vallen ten opzichte van andere zakelijke districten in de wereld.

Architectuur

Het ontbreekt Amsterdam aan een internationaal, architectonisch interessant zaken (woon) centrum.

We moeten voorkomen dat Hollandse kneuterigheid de overhand gaat krijgen. Voor sociale woningbouw is op de Zuidas denk ik geen plek. Ook mogen er meer architectonische hoogstandjes komen. Een mooi ontworpen station door Calatrava, of een prachtig museum zouden het gebied meer aanzien en dynamiek geven.

Kansen voor duurzaamheid

Zuidas zijn niet alleen de hoge kantoorgebouwen. Het is een dynamische samenkomst van wonen, werken, studeren en leven. Voor de uitstraling van Zuidas is groen belangrijk. Niet alleen in de vorm van bomen, maar vooral ook in een focus op duurzaamheid. Zuidas als duurzaamste wijk van Nederland zou schitterend zijn!

Als een van de welvarendste landen ter wereld moet Nederland en Amsterdam in het bijzonder een toonaangevend en duurzaam zakencentrum opbouwen, dat een voorbeeld is voor de rest van de wereld. Een zakencentrum waar ieder bedrijf gezien wilt worden en wat uitstraalt dat er goed verdiend wordt, maar toch op een duurzame en maatschappelijk verantwoorde manier.

Werken en wonen in balans

Naast internationaal en ambitieus is levendigheid een speerpunt bij de ontwikkeling van de Zuidas. Wonen en werken niet los van elkaar zien maar elkaar laten versterken.

Er moet een mooie mix komen tussen wonen en werken in een kosmopolitische sfeer. Geen overkapping van de snelweg.

Internationaal en ambitieus maar wel in een woon- en werkomgeving die in balans is.

De Zuidas moet een goede balans vinden tussen wonen, werken en cultuur met internationale allure en ambitie.

Levendigheid met voorzieningen

Naast internationaal en ambitieus is levendigheid een speerpunt bij de ontwikkeling van de Zuidas. Wonen en werken niet los van elkaar zien maar elkaar laten versterken

Vooral in het weekend is het hier een kale en lege bedoeling. Er zal dus meer levendigheid moeten komen door meer bewoners. Ook zou het wel helpen als er wat meer groen zou zijn en ruimte voor café met terras.

Hello Zuidas, Jort Kelder, hakken race en andere flauwe festiviteiten. Geen levendigheid door zgn. leuke stedelijke evenementen.

Horeca, groen en water maken buurten levendig. Zie de kop van Zuid in Rotterdam. In het weekend loop ik niet over de Zuidas, te weinig levendigheid.

De Zuidas is een unieke locatie qua bereikbaarheid en ligging in de stad, er zijn wel meer locaties geschikt voor woningbouw, zorg dat hier voldoende kantoren blijven komen. Woningbouw toevoegen voor meer levendigheid is niet het goede argument. Zorg ook voor andere voorzieningen en wat grote publiekstrekkers.

Zorgen om bereikbaarheid

De files en slechte bereikbaarheid zijn een groot risico voor de ontwikkeling van het gebied.

Zuidas ontwikkelt zich goed. Echter de bereikbaarheid is een groot probleem aan het worden door de week. Zowel als bewoners als ook als werkgever (Stage Entertainment aan De Boelelaan) baart de stagnerende congestie en bereikbaarheid mij grotere zorgen.

De bereikbaarheid is heel belangrijk om de wijk tot leven te krijgen en houden. De auto neemt een onevenredige hoeveelheid ruimte in en verhindert contact met mensen en de buurt. De fiets zorgt samen met het OV voor uitstekende en ambitieuze bereikbaarheid. Op alle afstanden, van lokaal tot internationaal.

Bereikbaarheid is het thema voor de ontwikkeling van de Zuidas de komende jaren. Voor de werknemers, buurtbewoners en politiek is dit het meest spraakmakende thema. Bereikbaarheid geldt voor alle modaliteiten, dus ook fiets en voetgangers. Blijft Zuidas

bereikbaar dan blijven de kantoren gevuld, zijn de woningen geliefd en worden de parken gebruikt en kan het dok gebouwd worden en Zuidas ontwikkeld. Er moet een duidelijke keuze worden gemaakt. Succes!

Bijlage

De onderstaande organisaties is gevraagd om hun visie op Zuidas op te stellen en via de site van de gemeente Amsterdam/ denkZuidas te delen.

- AM
- Amsterdamse Bos
- Bewonersplatform Zuidas
- BPD
- CBRE
- Fietsersbond
- Green Business Club
- Hello Zuidas
- ORAM
- RAI
- St. Nicolaaslyceum
- VBP
- Ver. Vrienden van het Beatrixpark
- VU/VUMC
- WOCB
- WTC
- Zuidas Partners
- Zuiderlicht

AM

Think global, live local

Wonen in Zuidas is kiezen voor een internationale en duurzame omgeving. Een hotspot met internationale bedrijven en kennisinstellingen. De professionals komen uit alle delen van de wereld. AM ziet juist deze dynamiek als één van de bronnen voor de kwaliteit van wonen in de Zuidas.

Onze inzet is dan ook gericht op het versterken van deze internationale dynamiek door een goede variatie van woningen; koop en huur, bestaand en nieuw. Dit inclusief bijpassende services en faciliteiten zodat ook de (internationale) gebruikers en bewoners zich er thuis voelen. Voor de groei en beleving van de Zuidas zien we het grote belang van goede horeca, nieuwe winkels, maatschappelijke voorzieningen en interessante start-ups. Met alle betrokkenen ondersteunen we nieuwe initiatieven om daarmee creativiteit en ondernemerschap een boost te geven.

Samen schrijven we verder aan het verhaal van de Zuidas, een fantastische stadswijk van Amsterdam: inspirerend en internationaal. AM zal zich ook de komende jaren hiervoor blijvend inzetten.

Amsterdamse Bos

Net zoals Manhattan zich richt op het Central Park, zo kan de Zuidas zich richten op het Amsterdamse Bos. Het Amsterdamse Bos is een onderdeel van de Zuidas en omvat binnenkort ook de noordelijke oeverlanden van de Nieuwe Meer. Het Amsterdamse Bos is ook een echt metropolitaan park tussen de Zuidas, Schiphol, Amstelveen en Aalsmeer. Het bos is een echt 'stadsbos', indertijd aangelegd voor de stad en sterker dan ooit gericht op de stad. Een deel van het Bos is eveneens onderdeel van de Sportas.

Vanzelfsprekend zal deze verbondenheid in de toekomst kunnen groeien. Onze visie is dan ook dat het bos, in al haar aspecten – waaronder georganiseerde en ongeorganiseerde sport – een grote bijdrage kan leveren aan de aantrekkingskracht voor wonen en werken in de Zuidas. Het bos kan als gastheer optreden voor activiteiten in de Zuidas. Of het nu om hardlopen of vergaderen gaat; het kan in het Amsterdamse Bos.

De Zuidas is ingebed in het groen. Dit geeft grote kansen maar ook verantwoordelijkheden om de groene inbedding optimaal te houden. Met name de bereikbaarheid kan verbeterd worden maar ook de programmering: welke functies en activiteiten kan het groen nog meer bieden? Daarom pleiten wij voor een samenhangende visie op de groenstructuur rond de Zuidas: Amsterdamse Bos-scheg inclusief Noordoever, Gijsbrecht van Aemstelpark, Amstelscheg en Beatrixpark.

De kern van de visie van het Amsterdamse Bos op de Zuidas is dan ook: versterk de wisselwerking met het groen voor het optimaliseren van de aantrekkingskracht van de Zuidas.

Bewonersplatform Zuidas

Het bewonersplatform Zuidas wil graag constructief bijdragen aan de ontwikkeling tot een succesvol deel van Amsterdam. In onze ogen is het noodzakelijk om een apart hoofdstuk te wijden aan de integratie van de onderscheiden thema's. Het is immers niet mogelijk een succesvol zakencentrum te ontwikkelen zonder zorg voor een goede huisvesting van de medewerkers, voor een prettige leefomgeving en een bereikbare wijk. In dat verband zouden wij graag pleiten voor het ontwerpen van routes door Zuidas waarbij ook de omgeving betrokken wordt. Een voorbeeld: de winkels in Zuidas is geen lang

leven beschoren en het oorspronkelijke idee van een topwinkellocatie lijkt inmiddels verlaten te zijn. Dat hoeft geen enkel probleem te zijn als een tweetal goede winkelroutes gemaakt wordt, respectievelijk naar de Beethovenstraat en het Gelderlandplein. Daar zijn voldoende winkels voorhanden. De routes zouden goed bewegwijzerd moeten worden met vermelding van de afstand en/of het aantal minuten lopen of fietsen er naar toe. En wat is er mooier dan fraai uitgevoerde bordjes in bloembakken? Daardoor wordt de route een plezier om te lopen en wordt de openbare ruimte goed benut voor het plaatsen van groen waar dat mogelijk is. Zo zouden we ook een kunstroute, een architectuurroute en een groene route kunnen ontwerpen.

Al in 1914 voorzag het uitbreidingsplan van Berlage in een aantal brede assen door de stad. Voor de uitbreiding van de stad in Zuidelijke richting werd gedacht aan de Minervalaan en een afsluitend Station. De bijbehorende as werd Zuidas genoemd. Het zou mooi zijn als we in de herziene visie de Zuidas door de Minervalaan en het Station Zuid, weliswaar met enige bochten, kunnen doortrekken naar het Gijsbrecht van Amstelpark. De inrichting van de openbare ruimte met bloembakken en meubilair met allure is daarvoor een vereiste.

De mobiliteit en de bereikbaarheid blijven een bron van voortdurende zorg. Gelukkig wordt er een apart hoofdstuk gewijd aan de fiets, waarbij niet alleen de fietspaden maar ook het fiets parkeren topprioriteit moeten krijgen. En het openbaar vervoer zou met enige creativiteit zoveel beter kunnen. Waarom maken we niet een eenrichtingstram? Bijvoorbeeld door lijn 16 of 24 door te trekken vanaf de hoek Buitenveldertselaan over de De Boelelaan langs het Station Zuid en dan bij de Beethovenstraat weer linksaf langs het nieuwe kantoor van Nauta Dutilh, AKZO en Stibbe, het St. Nicolaaslyceum en dan weer linksaf over de Stadionweg tot het Stadionplein, waar de route naar de binnenstad weer kan worden opgepakt. Veel mensen zullen dit toejuichen, ook voor de bereikbaarheid van het Gelderlandplein.

BPD

Bij BPD willen wij als gebiedsontwikkelaar een bijdrage leveren aan het verwezenlijken van *living environments*: werk-, woon- en leefgebieden die ook zélf leven. De gebruiker van de Zuidas verlangt immers meer dan alleen een goede woning of een mooi kantoor. Hij verlangt ook naar een omgeving die

levendig, prettig en veilig is. Een omgeving die letterlijk toekomstwaarde heeft en decennia na oplevering nog aantrekkelijk is voor nieuwe generaties.

De kwaliteit van de openbare ruimte, de levendigheid en het voorzieningenniveau worden bepaald in de zogenaamde publieke ruimte: de plint én de openbare ruimte. De beleving van deze kwaliteit door de gebruiker bepaalt de waarde ervan. Het gaat hierbij dan om zowel programmeren (voorzieningen), als ontwerpen (kwaliteit). Het doel is het creëren van stedelijke levendigheid die enerzijds rust, ruimte en geborgenheid creëert, en anderzijds een ontmoetingsplek is die activiteiten in de openbare ruimte aanmoedigt. Het integraal realiseren en beheren van de publieke ruimte is noodzakelijk om de kwaliteit te borgen.

BPD gelooft in de Zuidas en wil graag haar bijdrage leveren aan de verdere totstandkoming ervan.

CBRE

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

Bovendien zien we dat kantoren, wonen, winkels en recreatie steeds meer met elkaar verweven raken. Het een trekt het ander aan en echte stedelijke toplocaties bieden een breed palet uit alle sectoren aan. De Zuidas wordt een steeds levendiger en multifunctioneler gebied, wat een essentiële voorwaarde is om in de toekomst succesvol te blijven.

De grote uitdaging voor de Zuidas is de bereikbaarheid. We zien dat er nu congestie optreedt in de spitsuren en dat zal toenemen als het aantal kantoren en woningen blijft groeien. De capaciteit van station Zuid is beperkt en er is geen directe verbinding met de ringweg A10. Beide situaties hangen samen met de ontwikkeling van het Zuidasdok, maar de voltooiing daarvan zal nog geruime tijd duren. Er zullen op het gebied van bereikbaarheid concrete stappen moeten worden gezet om de toppositie van de Zuidas ook in de nabije toekomst te garanderen.

Fietsersbond

Lang was de Zuidas een zorgenkindje voor de Fietsersbond. Bij de grootschalige en prestigieuze ontwikkelingen werden kansen voor de fiets gemist en dreigen bestaande fietsvoorzieningen te verslechteren of zelfs te verdwijnen. Jarenlang heeft de Fietsersbond erop aangedrongen meer fietsambitie voor de Zuidas te tonen. Dat de fiets nu een van de zes thema's voor de nieuw te ontwikkelen Visie Zuidas is ziet de Fietsersbond als een mooi begin.

Het resultaat van ons symposium over een grotere fietsambitie voor de Zuidas hebben we verwerkt tot onze Fietsvisie op de Zuidas.

Deze is te vinden op onze website:

www.fietsersbondamsterdam.nl/zuidas.

De belangrijkste punten uit onze Fietsambitie:

- Een groot aandeel fiets in de mobiliteit biedt grote voordelen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de levendigheid van de Zuidas. En de Zuidas heeft uitstekende uitgangspunten voor een hoog fietsgebruik.
- De toename van het autoverkeer en de steeds dichtere bebouwing vormen echter een aanzienlijke bedreiging voor de veiligheid, de doorstroming en het comfort van fietsers.
- Om groeiende aantallen fietsers een goede plek te geven moet het fietsnetwerk in de Zuidas juist versterkt worden. Het moet fijnmaziger en het moet zijn veiligheid behouden.
- Onderscheid daarbij ontvlochten routes (d.w.z. autoluw, en in hoge mate barrièrevrij) en routes langs grote autowegen met bestemmingen. Beide zijn van belang, maar de noodzakelijke uitbreiding van de fietscapaciteit zal in de eerste plaats op ontvlochten routes gevonden moeten worden.
- De twee belangrijkste ontvlochten routes zijn de Groene Zoomroute (tussen Beatrixpark en IJsbaanpad) en de Minerva-as. Houd die routes zo kruisingsvrij mogelijk, dus verlaag de Strawinskylaan niet, en realiseer een fietsverbinding tussen Minervalaan en Mahlerplein.
- Ook op andere plekken zijn aanvullingen op het fietsnetwerk van de Zuidas zeer gewenst. Zoals een ontvlochten route aan de zuidkant van de A10, bijvoorbeeld door de Mahlerlaan, en extra verbindingen over de A10.
- Verbind het fietsnetwerk van de Zuidas optimaal met (snel)fietsroutes naar de

omgeving. Daarmee wordt het voor meer mensen aantrekkelijk om met de (elektrische) fiets van of naar de Zuidas te komen.

- Zorg voor voldoende, en uitstekend bereikbare fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit. Ook bij bedrijven en woningen.
- Fietsparkeren in een hoogstedelijk gebied als de Zuidas vraagt om adequaat beheer.

Promoot de fiets in de Zuidas en ontmoedig het autoverkeer. En laat de Zuidas zich wereldwijd profileren als koploper in mobiliteit van de toekomst met kampioen duurzaamheid de fiets. Doe dit samen met bedrijven en instellingen in de Zuidas.

Green Business Club

Het gebied Zuidas is kantoorlocatie nummer 1 van Nederland. Zuidas is ook het thuis van de Vrije Universiteit, het VUmc en steeds meer woningen. Dit maakt trots, maar het zorgt ook voor een enorme uitdaging: hoe het gebied verder te verduurzamen en te verlevendigen naast alle ontwikkelingen die gaande zijn? Het gebied wordt verder bebouwd en begint aan het Zuidasdok, wat is te merken aan de drukte op de aanrijroutes. De Green Business Club Zuidas streeft naar een structurele verbinding tussen het bedrijfsleven, overheden, bewoners, onderwijsinstellingen en andere organisaties om duurzaam, maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzame projecten op en voor Zuidas te initiëren, te stimuleren en te realiseren. Om zo te zorgen voor een bereikbare Zuidas, een zo groen mogelijke Zuidas en een sociale Zuidas en om de grijze bouw die nog in aantocht is, zo duurzaam mogelijk te realiseren.

Hello Zuidas

Zuidas is in topvorm. Dit gebied oefent een grote aantrekkingskracht uit op internationale bedrijven, kennisinstellingen en vooruitstrevende bewoners. Architectuur, autovrije plijnen en terrassen nodigen met goed weer uit tot een aangenaam verblijf waar van alles is te zien en beweegt. Zuidas is al lang bekend bij Nederlandse ontwikkelaars, maar buitenlandse beleggers hebben deze toplocatie inmiddels ook ontdekt. Zij illustreren het vertrouwen in de duurzame waardeontwikkeling van dit nieuwe centrum van Amsterdam. Om als Zuidas in topvorm te blijven is trainen en meedoen in de internationale competitie opportuun. Het is werk aan de winkel voor publieke en private partijen. Hello Zuidas is er trots op om daarvan deel uit te maken.

ORAM

De Zuidas staat de komende jaren voor een grote uitdaging. De A10 gaat onder de grond, station Zuid wordt aangepakt, de Noord-Zuidlijn gaat rijden en het Mahlerplein krijgt een nieuwe inrichting en fietsparkeergarage. Ondertussen wordt er flink gebouwd aan kantoren, woningen, hotels en voorzieningen. Allemaal ingrijpende veranderingen. Wij vinden de verdere ontwikkeling van Zuidas belangrijk, zolang dit op een duurzame manier gebeurt. Hiermee bedoelen wij dat bijvoorbeeld de Zuidas goed bereikbaar moet blijven tijdens al deze bouwwerkzaamheden, waarbij ook rekening wordt gehouden dat het een prettig gebied moet blijven om in te werken, te wonen en te verblijven. Bij alle aanstaande ontwikkelingen moet dus rekening gehouden worden met de menselijke maat. De Zuidas is de meest prestigieuze werklocatie van Nederland en het visitekaartje van bedrijven. Dat moet ook zo blijven.

RAI

Amsterdam RAI is het belangrijkste beurs- en congrescentrum van Nederland en prominent gevestigd op de oostflank van de Zuidas. Met 1,5 miljoen (internationale) bezoekers per jaar is bereikbaarheid voor de RAI cruciaal. De centrale ligging tussen centrum Amsterdam en Schiphol Airport maken van de RAI een aantrekkelijke ontmoetingsplaats. De ontwikkelingen op en rond de Zuidas versterken die positie. De verrijking met de Noord-Zuidlijn (waarbij we graag opteren voor het doortrekken naar Schiphol) en de ontwikkeling van het Zuidasdok geven de RAI optimale ontsluiting voor onze nationale en internationale gasten. Tel daarbij de groei van station Zuid tot een internationaal geoutilleerd treinstation en de conclusie mag zijn dat alle ingrediënten aanwezig zijn om de Zuidas tot (zakelijk) knooppunt van Nederland te ontwikkelen.

Samen met de gemeente Amsterdam en Dienst Zuidas verdiepen we ons graag in de mogelijkheden om de positie van de Zuidas duurzaam te versterken. Enerzijds om onze bereikbaarheid in de ontwikkelingsfase van al die mooie plannen te garanderen, anderzijds om innovatieve oplossingen te creëren voor iedereen die zich beweegt tussen het Gustav Mahlerplein en Europaplein. Of het nu gaat om bijzondere kunst, de flora van het Beatrixpark of een netwerk van Segways op de verschillende routes; wij werken graag mee om ons motto 'Inspiring People' ook voor alle bewoners en gasten van de Zuidas te laten gelden.

Sint Nicolaas Lyceum

Wij zien de Zuidas zich iedere dag verder ontwikkelen. Het St. Nicolaaslyceum heeft dat, als een van de oudste bewoners, vanaf het begin meegemaakt. Als school voor voortgezet onderwijs maakt het Nicolaas optimaal gebruik van de mogelijkheden van Zuidas. Het deels vernieuwde Beatrixpark biedt leerlingen in pauzes een oase van rust en tijdens sporturen veel mogelijkheden tot buitensport. Als de gebouwen van Stibbe en Akzo af zijn, ontstaat een prachtig Beethovenplein, enerzijds opgenomen in de stad en anderzijds aansluitend op het groen van Het Beatrixpark.

Daarnaast zijn er alle mogelijkheden voor openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein), waarbij de Noord-Zuid lijn er binnenkort voor zorgt dat de school nog beter bereikbaar wordt vanuit de hele stad. Zuidas zal zich steeds verder ontwikkelen als wijk waar de hele dag leven is, waar naast kantoren, woningen, scholen en sportvoorzieningen ook museale en sociale functies zijn. Tot een wijk waar Amsterdammers graag willen wonen, leren, werken en uitgaan.

Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg (VBP)

Voor het welslagen van het proces en een voor ons aantrekkelijke uitkomst van een nieuwe Zuidas-visie gelden drie essentiële voorwaarden: 1) **goed nabuurschap**: goede burensamenwerkingen maken afspraken over de erfscheiding en het voorkomen van overlast. Laat de Irenebuurt de groene buurt blijven die het is en zorgen voor een aanlokkelijke aanhechting aan de Zuidas; 2) **verbinding**: de Zuidas als doorgangsgebied moet de verbindingen vooral te voet en per fiets met Buitenveldert en Amstelveen kwalitatief (sociaal veilig) verbeteren en niet zelf een nieuwe barrière vormen en ook de oost-westfietsverbinding van Amstel tot Schinkel verdient de volle aandacht; 3) **zijn en verblijven**: de Zuidas moet als hoogbouwwijk als zodanig ook de naaste woonwijken wat te bieden hebben om de integratie met de stad te bevorderen.

De Irenebuurt is een waardevolle buurt voor bewoners, werknemers en bezoekers van de Zuidas. De buurt vormt de verbinding tussen de stad van Berlage aan de stadskant, de hoogbouw van de Zuidas en Van Eesterens Buitenveldert richting Amstelveen. De buurt vertegenwoordigt waarden van verschillende aard: hoogwaardige woningbouw en inrichting van de openbare ruimte, bijzondere architectuur met rijks- en gemeentelijke

monumenten, sociale cohesie, een groen gebied dat bijdraagt aan het klimaat van de stad van fijnstof- tot temperatuurbeheersing. Samen met het Beatrixpark vormt de buurt een groen lint langs de Zuidas, van het Amsterdamse Bos naar de Amstel.

De Zuidas met het veel plaats innemende station moet niet zelf de barrière tussen de omliggende wijken zijn, maar juist een knooppunt voor verbinding tussen oost en west, noord en zuid – voor fietsers, wandelaars en recreanten en niet in de laatste plaats bewoners, werknemers en bezoekers. Dat maakt de Zuidas in context zo'n aantrekkelijke woon- en verblijfplaats waar levendigheid, rust, cultuur en groen bijdragen aan sociale veiligheid, internationale allure en duurzaamheid. Levendigheid is niet hetzelfde als evenementen met lawaai en overige overlast. Zoals de winkel tijdens de verbouwing steeds open blijft en altijd hoge kwaliteit van producten en diensten garandeert, zorgt Zuidas voor een altijd plezierige omgeving voor alle betrokkenen. Er is voldoende budget in elke fase om deze ambities te realiseren.

Kwaliteit in elke fase draagt bij aan vertrouwen in de toekomst: aldus nodigt de Zuidas als goede buur uit tot samenwerking met de omliggende buurten, van Zuider-Amstelkanaal tot Gelderlandplein en van Schinkel tot Amstel. Zuidas inspireert en doet inspiratie op. Nu werkelijk verbinding maken met de stad en werk in uitvoering zonder overlast: dat is de opgave voor de nieuwe visie. Dit is noodzakelijk om daadwerkelijk tot duurzaamheid en internationale allure te komen. Innovatieve sociale en fysieke oplossingen om overlast tijdens de ontwikkeling en de vele bouwactiviteiten te beheersen zijn de echte uitdaging. Als de Zuidas de omliggende wijken niets te bieden heeft en niet zorgt voor behoud van wat die wijken te bieden hebben, dan is integratie met de stad en verbinding tussen buurten een utopie. Internationale allure en voorbeeldfunctie zijn dan eveneens een utopie.

De uitdaging voor de Zuidas bestaat dus uit het worden van een voorbeeldfunctie als het gaat om zekerstelling van veiligheid voor fietsers en voetgangers in het gebied; duurzaamheid in alle opzichten; groen met volle aandacht voor bomen; voorkomen van overlast van evenementen en bouwactiviteiten; droge voeten voor bewoners; weren van autoparkeerdruk en oplossen van

fietsparkeerproblemen in de buurten om de Zuidas.

Vereniging Vrienden van het Beatrixpark Zuidas: meer groen, altijd doen

Er is veel groen opgeofferd om ruimte te maken voor de intensieve bebouwing van Zuidas, en dat maakt dat het ruim 75-jarige Beatrixpark voor het gebied steeds belangrijker wordt: als groene long, voor waterberging, voor recreatie en om tot rust te komen. De door het park lopende fietsroutes worden intensief gebruikt en dienen logisch en duidelijk te zijn.

Ook in de komende tijd zal er nog veel groen verdwijnen als het Zuidasdok wordt gebouwd en alle meestal groene taluds van de A10 worden afgegraven. De inrichting van het Zuidplein geeft aan hoezeer groen wordt gewaardeerd door iedereen die in Zuidas werkt of korte of langere tijd verblijft. Daarom pleiten wij ervoor om:

- bomen die gekapt moeten worden pas te kappen op een zo laat mogelijk moment;
- deze gekapte bomen waar mogelijk te gebruiken voor een tijdelijke en/of definitieve afscheiding;
- de gekapte bomen soms te laten verzagen voor (tijdelijk) straatmeubilair, kunstwerken of speelobjecten;
- tijdelijk groen aan te planten waar mogelijk, bakken te combineren met zitmogelijkheid of mededelingenbord (of beide);
- aanvragen/initiatieven vanuit bevolking voor tijdelijke of definitieve aanleg van groengebiedjes/geveltuinten/pluktuinen/moe stuinen op lege plekken zoveel mogelijk te honoreren;
- groene daken gecombineerd met zonnepanelen verplicht te stellen;
- waterpartijen te verlevendigen door fonteinen, drijvende groene eilanden en kunstwerken, al dan niet met led-verlichting (zonnepanelen);
- groene routes aan te leggen door Zuidas en van Zuidas naar de omgeving. Dat wil zeggen dat als men bij een boom of plantenbak staat er altijd zicht is op een volgende boom en/of plantenbak;
- voor het onderhoud van groen – tijdelijk of definitief – voldoende fondsen vrij te maken;
- medewerkers van Zuidasbedrijven te laten participeren in keuze voor groen en het onderhoud daarvan;
- te zorgen voor veel biodiversiteit, niet altijd de standaard straatbomen aanplanten, maar ook denken aan geur, kleur, groei- en bloeiwijze etc;

- de parken in en rond Zuidas zoveel mogelijk te ontzien, ondergrondse leidingen zo aan te leggen dat bomen daarvan geen hinder ondervinden;
- fiets- en langzaam verkeerroutes af te schermers van snelverkeer door groenstroken, waar mogelijk.

VU/VUMC

De campus van de Vrije Universiteit en VU medisch centrum ontwikkelt zich samen met Zuidas Amsterdam tot een levendig gebied met internationale aantrekkingskracht. Nergens in Nederland maakt een universitaire campus met een universitair medisch centrum zo nadrukkelijk deel uit van een toonaangevend (zakelijk) centrum, met woningen en voorzieningen. Dat maakt de campus van de VU en VUmc uniek. Concreet zal de VU haar aanwezigheid in de Zuidas en in de regio Amsterdam versterken, en investeren in de campus als een plek voor ontmoeting, inspiratie en kennisuitwisseling, waar studenten, docenten en patiënten zich thuis voelen. De campus verbindt studeren, onderzoek, patiëntenzorg én het bedrijfsleven. Daarnaast is er – voor hen die dat zoeken – ook ruimte voor rust.

De huidige kaders van het VU-terrein worden ingeruild voor de grotere VU-campus, die opschuift richting het centrum van Zuidas. Dit wordt mogelijk door de uitwisseling van gronden tussen universiteit en gemeente. De gezamenlijke campus van VU, VUmc en Zuidas wordt hoogwaardig vormgegeven door een netwerk van straten en pleinen. Zij geeft daarmee invulling aan de stedelijke structuur, zorgt voor samenhang en verbindt VU/VUmc naadloos met Zuidas en Amsterdam. Daarnaast is er aandacht voor de menselijke maat en een aangenaam microklimaat. De verschillende plekken bieden diverse Amsterdamse kwaliteiten en zijn aangenaam om te verblijven.

De ontwikkeling van de campus is sterk inhoudelijk gedreven: verandering en vernieuwing vloeien direct voort uit de wens om optimaal te reageren op de mogelijkheden en uitdagingen – zowel maatschappelijk als wetenschappelijk – waarvoor VU en VUmc zich geplaatst zien. Op de campus in Zuidas liggen kansen voor bedrijven die zich in de buurt van de VU en VUmc en de top van het (inter)nationale bedrijfsleven willen vestigen, dankzij de hoogwaardige onderzoeksinfrastructuur en expertise. De dynamische, aantrekkelijke stedelijke omgeving van Zuidas en de perfecte

bereikbaarheid maken de VU-campus interessant voor studenten, patiënten, onderzoekers en bedrijven. De activiteiten op de campus leveren een bijdrage aan de ambitie van Amsterdam om te behoren tot de top 5 van innovatieve Europese metropolen.

De transitie van de campus neemt ongeveer dertig jaar in beslag. Tijdens deze lange looptijd veranderen de omstandigheden en de eisen voortdurend. Dat vraagt om een strategie die is gebaseerd op flexibele planvorming met mogelijkheden voor tussentijdse aanpassingen. De campusontwikkeling is een mix van nieuwbouw, transformatie of sloop van de bestaande gebouwen, en de (her)inrichting van de openbare ruimte. Met zicht op het eindbeeld levert elke stap in het ontwikkelingsproces een resultaat dan wel een goed functionerende campus op, binnen financiële randvoorwaarden. Deze wijze van duurzame ontwikkeling past bij de beide organisaties: de VU en VUmc staan voor duurzaamheid en rentmeesterschap. Dit komt ook terug in hun wetenschappelijk onderzoek, dat een bijdrage levert aan (de gezondheid van) toekomstige generaties.

Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert (WOCB)

Buitenveldert is de meest succesvolle naoorlogse wijk van Nederland, niet alleen vanwege het integrale ontwerp van Cornelis van Eesteren met veel licht, lucht en ruimte, maar vooral ook vanwege de bewoners die de leefomgeving bewaken, ofwel de hoge sociale kwaliteit van de wijk. Het CBS en de centrale stad beschouwen Buitenveldert en Zuidas als één gebied. Amsterdam schreef de Visie Burgerparticipatie: Van bolwerk naar netwerk, ten aanzien van beleidsparticipatie en sociale participatie.

Prioriteiten vanuit de belangen van Buitenveldert voor de Visie Zuidas 2015

1. Zuidas bereikbaar: Station Zuid als ov-knooppunt moet te allen tijde goed en snel bereikbaar zijn voor alle bedrijven, bewoners, bezoekers. Onzes inziens dienen meer maatregelen te worden genomen om chaos te voorkomen in de vele jaren die de aanleg van het Zuidasdok in beslag zullen nemen. Daarnaast zouden bussen niet allemaal dezelfde route moeten afleggen en trams moeten worden doorgetrokken. Verder zijn er 24/7 alternatieven nodig bij storingen. De maaiveldgedachte is mooi, maar kan niet overal vol gehouden worden.

2. Verbonden met de stad: De Minerva-as moet na de Lex van Deldenbrug worden doorgetrokken via de Willem van Weldammelaan naar het Gijsbrecht van Aemstelpark zonder dat dit ten koste gaat van de aanwezige bijzondere groene en cultuurhistorische kwaliteit. Daarnaast zou meer aangesloten moeten worden op het (groene) stratenplan van Buitenveldert. Bijvoorbeeld door bruggen over de Boeigracht en De Boeilelaan ingericht als de Van Nijenrodeweg. Zuidas mag geen eiland blijven.

3. Levendige woonbuurt: Allure en levendigheid mogen niet achterblijven op de Buitenveldertselaan/Parnassusweg, de Van Leyenberglaan/Beethovenstraat en de flanken van de Zuidas. Buitenveldert werd ontworpen door Van Eesteren en Oud Zuid door Berlage. Zuidas is niet ontworpen in relatie tot de omgeving en vooral als zakencentrum. Dat vormt een groot onderscheid met risico's. Daarom zijn woningen en integratie met bewoners uit de omgeving essentieel. En net zoals in de retail zou het zeven dagen per week werken en verblijven gestimuleerd moeten worden. Zuidas, kijk om je heen.

4. Zuidas op de fiets: De verkeersveiligheid, met name voor het langzame verkeer op de kruispunten, moet optimaal geregeld zijn. Als eerste zouden daarom voor de fietsers meer veilige (groene) routes moeten worden aangelegd, bijvoorbeeld door een extra passage onder het dok of door bredere, goed onderhouden fietspaden. Maar ook ondergrondse fietsstallingen en bedrijfsfietsen. Zuidas, maak een integraal verkeerscirculatieplan.

5. Werk in uitvoering: Compenseer overlast en bomenkap door extra aandacht voor de wensen van Buitenveldert, bijvoorbeeld door maatregelen ter bestrijding van luchtvervuiling en herplanting van grote bomen aan de De Boeilelaan. Communiceer breed en tijdig en zorg voor bewegwijzering. Verkeers- of parkeeroverlast dient te allen tijde vermeden te worden. Zuidas, werk duurzaam en doe iets extra's voor de omgeving.

6. Internationaal en ambities: Om Zuidas dynamisch te houden dient meer rekening te worden gehouden met de expats en de creatieven die van toegevoegde waarde kunnen zijn. Maar ook kan een voorbeeld worden genomen aan het buitenland in

relatie tot benutting van de openbare ruimte. De sociale kwaliteit en integratie van bewoners zijn belangrijke succesfactoren in een nieuwe wijk maar ook innovatieve retailbedrijfjes zijn hot. Zuidas zou verder meer aandacht kunnen schenken aan een internationale warme, speelse, interessante en groene openbare ruimte. Nu heersen er vooral een lokaal gedrag en beleid gericht op gebouwen en mobiliteit. Zuidas, kijk naar buiten.

WTC

Sinds de oprichting van World Trade Center Amsterdam (1985), de renovatie van het voormalige NMB-kantoor tot het Atrium (1990) en de verhuizing van ABN-AMRO (1999) is Zuidas in wording. Na de renovatie en uitbreiding van het WTC Amsterdam (2001-2004) is er sprake van een structureel laag leegstandspercentage, zowel in het WTC als op Zuidas. Zuidas is dus al jaren succesvol, ondanks de economische crisis. De komende jaren gaat Zuidas een volgende fase in, mede door de realisatie van het ZuidasDok en het uitbreiden en moderniseren van het station. Van groot belang is dat de overlast daarvan wordt geminimaliseerd, omdat Zuidas vol in bedrijf is. Daarnaast is het voor het bedrijfsleven en het imago van Zuidas zaak dat het gebied zich verder ontwikkelt als hoogwaardig stedelijk gebied met een goede functiemenging tussen kantoren, voorzieningen en wonen. Zuidas is namelijk hét Central Business District van Amsterdam én Nederland. Een volwaardige rondweg rond het station ter ontsluiting van de noord- en zuidzijde van Zuidas zal daarbij de bereikbaarheid aanzienlijk verbeteren. Verlaging van de Strawinskylaan, geheel dan wel gedeeltelijk, kan tevens de beleving en uitstraling van de Zuidas verbeteren en Zuidas meer verbinden met de binnenstad.

Zuidaspartners

De Zuidas neemt als deel van Amsterdam een unieke plek in de wereld in. In een compact gebied komen alle voorzieningen voor internationale bedrijvigheid en ontwikkeling van kennis bij elkaar. In de visie van Zuidas Partners bouwen we die kracht de komende jaren uit. Dat betekent dat de Zuidas aantrekkelijker als verblijfsgebied wordt. Dit komt enerzijds tot stand door verdere uitbreiding van de mix aan bedrijven en instellingen in zowel de zakelijke dienstverlening als het onderwijs en onderzoek. Belangrijke 'dragere' van het gebied als de RAI, het kenniskwartier van de VU en het station daartussenin krijgen

voldoende ruimte voor ontwikkeling. Anderzijds komen er functies die wonen, uitgaan en verblijven ook buiten kantoor tijden prettig maken. Denk aan groen, een levendig stationsgebied met goede commerciële voorzieningen, uitgaansgelegenheden en hotel(s). Niet in de laatste plaats ontstaan er nog betere verbindingen met Schiphol, onder meer door verlening van de Noord-Zuidlijn.

Zuiderlicht

Bedrijven, onderwijs, gemeentelijke diensten en organisaties uit de community slaan de handen in een om een eigen energievoorziening voor Zuidas te ontwikkelen en deze voor 2020 te realiseren. Warmte en koeling wordt lokaal opgewekt en opgeslagen. De elektriciteit, het grootste deel van de vraag naar energie, wordt opgewekt met zonnepanelen op de gevels en de daken van de gebouwen, windmolens tussen de gebouwen en andere molens in het zicht van Zuid. Elektriciteitsopslag in een microgrid. Kennis wordt open source gedeeld met mensen in alle betrokken bedrijven. Dit ambitieuze doel, 100% in 2020 zet Zuidas op de kaart. Deze kennis wordt geëxporteerd naar andere metropoolregio's.