

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Levendigheid/leefbaarheid

Veiligheid

Communicatie, participatie.



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 Centraal Bureau voor de Statistiek 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.** Ons 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. En er zijn 24/7 alternatieven nodig bij storingen. Zuidas, 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 Boeiegracht en De Boeieaan 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 Leyenberghlaan/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 7 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, bij voorbeeld door een extra passage onder het dok of door bredere, goed onderhouden fietspaden. Maar ook ondergrondse fietsenstallingen en bedrijfsfietsen. Zuidas, maak een integraal verkeerscirculatieplan.
- 5. Werk in uitvoering. Compenseer overlast en bomenkap door extra aandacht voor de wensen van Buitenveldert, bv door maatregelen ter bestrijding van luchtvervuiling en herplant van grote bomen aan de De Boeieaan.** Communiceer breed en tijdig en zorg voor bewegwijzering. Verkeer- 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.

M.R.B.M. Disselhoff, voorzitter Cie. Ruimtelijke Ordening WOCB

25 januari 2015.