

Aan: De Rijksvertegenwoordiger Zuidas, de heer D.J. van den Berg
Van: Zuidas Partners (zie bijlage 2)
Betreft: Reactie op de varianten voor Zuidasdok van november 2009
Datum: 17 december 2009

Inleiding

De keuze voor een infrastructurele oplossing is allesbepalend voor de vervolginvesteringen in de ontwikkeling van de Zuidas. De onzekerheid over het dokmodel werkt momenteel verlamdend op de investeringsmogelijkheden die de Zuidas ondanks de huidige economische omstandigheden biedt. Daarnaast vragen de toenemende vervoersstromen op de Zuidas om een infrastructurele oplossing. Daarom is het belangrijk dat op korte termijn de knoop wordt doorgehakt en duidelijkheid wordt geboden over de infrastructurele invulling op de Zuidas. Daarbij ligt het voor de hand om te kiezen voor een integrale oplossing die goed faseerbaar is, op relatief korte termijn de overlast van de automobiliteit oplost, de kwaliteit van de ontsluiting van het openbaar vervoer verbetert, een kwalitatief hoogwaardige maaiveldstad creëert en waarbij de ongemakken van de tijdelijke infrastructurele voorzieningen worden beperkt.

U heeft Zuidas Partners in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op de drie ontwikkelde varianten van het dokmodel. Het is niet eenvoudig om op basis van het beschikbare materiaal goed gemotiveerde en evenwichtige uitspraken te doen over de drie gepresenteerde modellen. Het doel van de drie varianten is gelijk maar in hun uitwerking, ambitie en effecten zitten grote verschillen die zich niet op alle fronten goed laten vergelijken. Voor een meer doorwrocht commentaar op de mogelijke effecten van de drie modellen is nadere bestudering van met name een reeks doorsneden over het kerngebied gewenst, zodat scherper inzicht kan worden verkregen in de maatvoering en de aansluitingen op de reeds gerealiseerde plandelen en de omgeving. Een nadere uitwerking zou zich moeten richten op een voorkeursvariant die op korte termijn wordt gekozen. Voorkomen moet worden dat de problematiek van het dok nog jaren onderwerp van studie is en besluitvorming wordt opgeschort.

Daarnaast vraagt beoordeling van dergelijke plannen om beoordelingscriteria die aansluiten bij het huidige functioneren van de Zuidas en de verdere uitbouw van de Zuidas als internationaal vestigingsmilieu. De Zuidas moet zich verder ontwikkelen als een woon- werk- en verblijfsplek met internationale allure: een central business district waar een combinatie van functies zorgt voor een topbeleving op het terrein van wonen, werken, winkelen en cultuur. Die basisambitie is voor Nederland cruciaal om op internationaal niveau aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats. Topbedrijven zoeken toplocaties in economisch sterke en aantrekkelijke regio's. De Zuidas is de enige plek die dit vestigingsmilieu kan bieden. Voorkomen moet worden dat het klimaat in dit gebied afglijdt naar middelmaticheid en Nederland haar sterke positie in Europa gaat verliezen. Dat is funest voor de top van de kennis- en dienstensector in Nederland (o.a. consultancy, financiële instellingen, R&D, wetenschap, congresorganisatie, toerisme, handel, cultuur, design/kunst en media) met de daarbij behorende ondersteunende functies.

Voor de verdere uitbouw van de Zuidas is bereikbaarheid een van meest bepalende succesfactoren. Vanuit de Zuidas-ambitie is van belang dat voor het 'knooppunt Zuid' voldoende vervoerscapaciteit wordt gerealiseerd voor de afwikkeling van het aantal geprognosticeerde reizigers per dag (trein/metro rond 200.000 in 2020) en dat de daarbij behorende multimodale voorzieningen zoals een hoogwaardige OV-terminal, een compact busstation en fietsenstalling, worden gerealiseerd.

Voor de kwaliteit van de Zuidas zijn niet alleen kwalitatief hoogwaardige infrastructurele voorzieningen noodzakelijk maar is ook een kwalitatief hoogwaardige stedelijke invulling van het maaiveld (een 'maaiveldstad' die het niveau van de bestaande bebouwing evenaart of overtreft) van belang. Inboeten op kwaliteit leidt tot een afname van het animo van beleggers om in het gebied te investeren. Daarnaast leidt een middelmatige invulling tot waardeverlies aan de flanken en daarmee ook tot verlies van de kwaliteit die noodzakelijk is voor de realisatie van het internationale vestigingsklimaat.

Criteria

In algemene zin beoordelen wij de drie varianten op de mate waarin zij de ambitie van het internationale vestigingsklimaat het beste ondersteunen, en op de mate waarin zij bijdragen aan behoud en versterking van het investeringsklimaat in het gebied. Op lager schaalniveau kijken we naar de concrete effecten van de drie varianten op de ontwikkeling van de Zuidas en het huidige functioneren van het gebied. Om die effecten op een lager schaalniveau expliciet te maken is een aantal criteria geformuleerd op basis waarvan de verschillende effecten van de drie varianten met elkaar kunnen worden vergeleken. Dit met de bedoeling om in deze fase van ontwikkeling te komen tot een voorkeursvariant die in zijn effecten nader moet worden uitgewerkt. De criteria richten zich op aspecten die van belang zijn voor behoud en verbetering van de bestaande kwaliteit en het investeringsklimaat en investeringsmogelijkheden voor de komende jaren. Deze criteria zijn:

1. Optimale infrastructurele voorzieningen: gemakkelijk toegankelijk en goed werkend.
2. Bereikbaarheid, parkeervoorzieningen en ontsluiting.
3. Kwalitatief goed en (sociaal)veilig woon/werkmilieu met zo veel mogelijk groen en van gemakken voorzien.
4. Een gedifferentieerd woon/werk milieu: voorkom monofunctionaliteit.
5. Een prettige, toegankelijke en samenhangende openbare ruimte.
6. Duurzaamheid in inrichting, belevingskwaliteit en materialisatie.
7. Sociaal-culturele en commerciële voorzieningen met belevingskwaliteit.
8. Waardeontwikkeling van het vastgoed aan de flanken.
9. Fysieke en esthetische aansluiting bij bestaande bebouwing.
10. Respect voor uitzicht en zichtlijnen van bestaande bebouwing.
11. Realiseren van een kwalitatief hoogwaardige maaiveldstad waarbij de toegevoegde kwaliteit op het dok minimaal voldoet aan het niveau van Zuidplein.
12. Het slechten van de barrièrewerking van de ringweg A10.
13. Verbinding met de binnenstad.
14. Het helen van het verstoorde 'stedelijk weefsel' tussen stadsdeel Zuid en Buitenveldert. Doorbloeding van Noord naar Zuid.
15. Fasering en impact van tijdelijke voorzieningen. De aanleg van het dokmodel mag de huidige functies en bereikbaarheid van de gebouwen niet zodanig aantasten dat het leidt tot vertrek van de huidige (top)gebruikers.
16. Extra meerwaarde van tijdelijke voorzieningen (meer dan functionaliteit).

Alvorens de plannen te toetsen op bovenstaande criteria zal een aantal algemene opmerkingen worden gemaakt die kunnen worden meegenomen in de algemene afweging om te komen tot een definitieve keuze voor een bepaald model.

Algemene opmerking

In de oplossing voor het dokmodel is gezocht naar vereenvoudiging gericht op kostenbesparing, ontvlechting, beheersbaarheid en faseerbaarheid. Daarnaast is ook gekozen voor een vereenvoudiging van de governance waarbij een scheiding is aangebracht tussen publiek en privaat en een duidelijke rol is weggelegd voor

Rijkswaterstaat en Prorail. Doordat de ondergrondse verdeelstraat en de gehele servicelaag voor ondergronds parkeren en expediëren is komen te vervallen is de financiële haalbaarheid van het dok dichterbij gekomen. Maar dit zet de kwaliteit van het maaiveld en de aansluiting bij de bestaande bebouwing onder druk. Daarnaast zullen de scherpe financiële condities spanning blijven zetten op de kwaliteit en diversiteit van met name de plintprogramma's, die van groot belang zijn voor de stedelijke dynamiek en uitstraling.

Verder valt op dat de bouwhoogtes en de massaliteit van het centrale plandeel zijn afgenomen. Dit kan gunstig zijn voor de hoeveelheid licht en zon in de openbare ruimte en het onderste deel van de bebouwing hier. In de oorspronkelijke plannen was dit een belangrijk punt van zorg. Een groot deel van de bebouwing is minder dan 30 meter hoog; een deel steekt daar niet heel ver boven uit. Dit kan relatie hebben met de funderingsproblematiek. De totale metrages lijken echter niet veel afgenomen; in hoeverre de nu bovengronds gebrachte parkeervoorzieningen hierin zijn verdisconteerd, is niet inzichtelijk gemaakt. Uit de tekeningen zou opgemaakt kunnen worden dat het behoud van volume deels wordt gevonden in (te) grote gebouwdieptes en vloervelden, waarmee de kwaliteitwinst weer verloren zou zijn, zeker voor woningbouw. Ook is denkbaar dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden in oostelijke en westelijke richting door de veranderde diepteligging van de infrastructuur. Dit hoeft niet negatief te zijn voor de programmatische zonerings. De voorgestelde gewijzigde diepteliggingen bij de drie modellen hebben in elk geval effect op de lengte van de 'tunnelmonden' (de overbrugging van hoge ligging naar verdiepte ligging) en de kruisingsmogelijkheden ten opzichte van overige noord-zuid kruisingen (bestaande zoals Amstelveenseweg of Europaboulevard of nieuwe verbindingen). De gevolgen zullen naar verwachting meestal gunstig zijn.

Voor alle modellen, met name die (deels) onder het maaiveld liggen, speelt verder dat door de lange looptijd de overlast en belemmeringen omvangrijk zullen zijn, dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid en functionaliteit in het hele gebied gedurende een groot deel van de aanlegperiode. Praktisch gesproken kan worden gesteld dat de zuidflank en de noordflank in de tussentijd als zelfstandig functionerende leefgebieden moeten kunnen worden beschouwd. Het lijkt ondenkbaar dat voor een dergelijk lange tijdsspanne het accepteren van een 'tijdelijke' overgangssituatie wenselijk en verstandig is. Voorkomen moet worden dat de realisatie van het dok leidt tot disfunctioneren van de flanken en tot vertrek van (top)gebruikers waardoor (vastgoed)waarden onder druk komen te staan en het gebied afglijdt naar middelmatigheid: een gebied zonder (inter)nationaal onderscheidend vermogen.

De grote, volledig ondertunnelde, breedte van alle oplossingen maakt verder dat het een opgave zal zijn om het gebied te kunnen voorzien van de benodigde bomen van voldoende grootte. De geprojecteerde 'leeflaag' moet hiertoe ruim voldoende van maat zijn, zeker omdat kabels en leidingen hierop al een grote claim zullen leggen. Beide aspecten vragen om een nadere detaillering van het probleem. Op basis van verdere probleemanalyse kan worden bekeken hoe dit vraagstuk moet worden opgelost.

In de hedendaagse discussie over stedenbouw en vervoersknooppunten speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Dit aspect is tot dusver onderbelicht geweest terwijl het (ondanks de brede interpretatie) wel een belangrijk element kan zijn in het aantrekkelijk maken van het investeringsklimaat op de Zuidas. Deze ambitie sluit ook aan bij bestaande initiatieven van ontwikkelaars en gebruikers op de Zuidas, en ook bij de ambitie van de RAI dat het meest duurzame congrescentrum van Europa is.

De drie varianten

Per model kunnen aan de hand van de genoemde criteria de volgende opmerkingen worden gemaakt. In de bijlage is een impactanalyse van de drie varianten opgesteld aan de hand van de criteria (zie bijlage 1).

Variant 1, het model **Dok onder de grond**, sluit naadloos aan bij het omringend stedelijk weefsel en zou daarmee de eerste keus moeten zijn. Ook omdat in dit model de noord-zuid verbinding het meest optimaal is en de beste mogelijkheden biedt voor de creatie van een kwalitatief hoogwaardige maaiveldstad. Gespreide haltering van stedelijk OV (metro-, tram- en bushaltes niet compact geclusterd) zal nadelig zijn vanuit vervoersperspectief omdat overstappen minder efficiënt kan zijn. Spreiding verzacht echter de impact hiervan op de openbare ruimte en de extra reizigersbewegingen in het gebied ondersteunen de levendigheid en het commercieel draagvlak voor voorzieningen. De omvangrijke parkeeropgave die naar de bovenwereld is verplaatst kent een zeker risico maar is niet op voorhand onoplosbaar. De impact op de openbare ruimte en de woon- en leefomgeving kan echter aanzienlijk zijn. De bestaande bebouwing is zodanig van opzet dat deze zich niet vanzelfsprekend leent als stedelijke begeleiding voor de twee geprojecteerde oost-west straten. Het zal een opgave blijken om hier en elders de bestaande gebouwen te 'openen' naar de straat.

Wat betreft fasering, flexibiliteit en oplossingsgerichtheid van het doorgaand autoverkeer is variant 1 het meest aantrekkelijk. Het doorgaand autoverkeer kan relatief snel onder de grond worden gebracht waarmee naast mobiliteitswinst ook milieuwinst wordt geboekt die gunstig is voor het leef- en verblijfsklimaat op de Zuidas. Daarnaast kan variant 1 op verschillende manieren worden ingevuld. Niet alleen asymmetrisch wat betreft de ondertunneling van het wegennet maar ook wat betreft de oplossing voor de railinfrastructuur. Een bovengrondse variant kan hier een alternatief zijn mits kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd. De zichtbare beweging van treinen en metro's draagt bij aan de stedelijke dynamiek zonder overlast te veroorzaken. De overige begeleidende bebouwing kan dan vrij van onderliggende tunnels worden ontwikkeld met ondergronds parkeren. De totale doorlooptijd van deze operatie is mogelijk korter en naar verwachting niet kostbaarder. Met deze gefaseerde aanpak kan de beslissing over de eindpositie van de sporen, bovengronds of ondergronds, worden uitgesteld tot een later moment. Een referentie zou een deel van het (bovenmaatse) nieuwe hoofdstation van Berlijn kunnen zijn dat met verlengde glazen overkapping van de sporen, als glazen kerngebouw, het gebied doorklieft en van een hart voorziet.

Door het 'omhoog drijven' van model **Dok half in de grond**, variant 2, ontstaan aansluitproblemen op de omgeving, met name daar waar bebouwing reeds aanwezig is en deze de condities rondom bepaalt. Onvermijdelijk zal dit op punten tot een verzwakte openbare ruimte leiden. Dit geeft op zich al voldoende aanleiding voor een negatieve waardering voor dit model. Aan de andere kant biedt dit model ook kansen. De keuze voor een centrale oost-west as biedt namelijk de mogelijkheid om in essentie grotere bouwblokken te creëren die van binnenuit worden 'onderhouden'. Door het downgraden van de oorspronkelijke oost-west routes tot een service/bevoorradingroute in het blok, grotendeels afgeschermd van de publieke ruimte, kunnen de buitenzijden ononderbroken publieke functies verkrijgen. De blokken mogen echter niet zo groot worden dat er onvoldoende maat is voor adresvorming en oriëntatie aan de randen voor alle bebouwing in het blok. Opnieuw wordt in dit model het probleem van de parkeerbehoefte naar bovengronds verplaatst; door de grotere blokmaat kan dit nu wel deels in de binnengebieden worden opgelost. Het bouwen van vastgoed boven de autotunnels heeft

hoogstwaarschijnlijk repercussies op het toegelaten programma en de constructieve structuur. In dit model lijkt de Minerva-as minder belangrijk als overstap-hub. Dit hoeft geen bezwaar voor het hele gebied te zijn, maar vraagt mogelijk wel een heroriëntatie op de positie van het kernwinkelgebied.

De 'tijdelijke' maatregelen voor de verkeerscirculatie in deze variant (o.a. afsluiting Panassusweg met een tijdelijk verdiepte variant) zijn kostbaar en doen twijfels reizen over de prijs/kwaliteitverhouding. Ook de inrichting van een tijdelijk station (op 15 meter) roept twijfels op ten aanzien van de bereikbaarheid en de kosten/batenverhouding. Niet alleen als eindresultaat maar ook in de realisatiefase lijkt deze variant het minst optimaal.

Het model **Dok boven de grond**, variant 3, is in de kern vooral een verdere uitbouw van de huidige conditie met als voordeel de kortere doorlooptijd en mogelijk wat minder stedelijke breuken tijdens de realisatiefase. De stedelijke continuïteit wordt gevonden onder de infrastructuur door. Er kan serieus worden getwijfeld aan de slagingskans van deze overdekte ruimtes, ondanks de deels vorstelijke hoogtemaat. De te overspannen lengtemaat van 170 meter lijkt hiervoor domweg te groot om als een 'te nemen' onderbreking in een continue straat te kunnen worden gelezen. Het is slecht te begrijpen waarom bovenop het dek wordt gekozen voor een stedelijke structuur die ogenschijnlijk, van boven, naadloos aansluit op de omgeving maar in werkelijkheid hiervan volledig is losgekoppeld, zelfs in zijn ontsluiting. Veel eerder zou een 'nieuwe wereld' worden verwacht, die zijn kwaliteit ontleent aan juist dit grote verschil. Elders is een dergelijk gebied boven het spoor al vaker gerealiseerd (vergelijk Gare Montparnasse en Liverpool Street Station). Belangrijk onderscheid is dat er daar rondom wel verbinding met het echte maaiveld wordt gemaakt. Indien voor dit model wordt gekozen lijkt deze aansluiting een belangrijk aandachtspunt in de maatvoering en doorsnede. Het huidige model voorziet in een gesloten wand die met begroeiing wordt gecamoufleerd. Het is twijfelachtig of dit een reële optie is. Natuurlijk bestaan er, naast vele mislukte voorbeelden van volledige begroeiing met klimop, recente voorbeelden van meer overtuigende, volledig groene, gevels bijvoorbeeld in Parijs, Madrid en Amsterdam West. Dit zijn echter dure oplossingen van een beperkte maat. Bovendien is altijd afleesbaar dat het gevels van gebouwen betreft die achter de façade daadwerkelijk door mensen in gebruik zijn. De enorme hoogte (vijf woonlagen, dus de hoogte van menige stadsstraat) en lengte en bovendien ook op een noordoriëntatie, geven weinig vertrouwen in de haalbaarheid en de eindkwaliteit van de oost-west straten die aan de overzijden, zoals eerder gemeld, ook niet zonder problemen zullen zijn. Door de hoge ligging van de infrastructuur zijn er echter wel mogelijkheden om op maaiveld, op ooghoogte, stedelijke plinten te realiseren. Alles bij elkaar lijkt dit een weinig aantrekkelijke optie te zijn.

Conclusies en aanbevelingen

1. Voor Zuidas Partners is van belang dat wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke ambitie van de Zuidas om dit gebied verder te ontwikkelen tot een woon, werk en verblijfsplek met internationale allure. Een gebied met een stedelijke beleving van diverse ontmoetingen en interacties op het terrein van wonen, winkelen, werken, kennis, cultuur, conferentie, ontspanning etc.
2. De Zuidas verdient een hoogwaardige infrastructurele oplossing waarbij stedelijke kwaliteit die versterkend werkt naar de flanken, aan het gebied wordt toegevoegd. Voorkomen moet worden dat het gebied afglijdt naar het niveau van middelmatigheid en haar functie als internationale vestigingsplaats voor topbedrijven verliest en tevens inboet aan woonkwaliteit.
3. De realisatie van de drie varianten vraagt om tijdelijke maatregelen die diep ingrijpen in het bestaande gebied. Bouwactiviteiten zullen drukkend werken

op de kwaliteit en functionaliteit van de flanken. Er moeten maatregelen worden genomen om dat drukkende effect tegen te gaan en de functionaliteit, kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de flanken te waarborgen. Voorkomen moet worden dat (top)gebruikers vanwege langjarige overlast gaan vertrekken.

4. Afgelopen jaren is door private partijen fors geïnvesteerd in de ontwikkeling van de Zuidas. Het gaat hier om ruim 3 miljard euro's. Die investeringen hebben geleid tot de realisatie van een top Central Business District met een internationaal woonmilieu. Vanuit beleggers- en ontwikkelaarsperspectief is van belang dat die opgebouwde waarden worden behouden en versterkt zodat investeerders bereid blijven om ook te investeren in de vervolgstappen die van belang zijn voor de realisatie van de Zuidas. Maar ook voor bewoners en gebruikers is van belang dat zij de toevoeging van kwaliteit zien en als ambassadeurs blijven geloven in de realisatie van de Zuidas als een top woon- en werkmilieu met internationale allure.
5. Gezien de ambitie van de Zuidas en het belang van een internationale vestigingsplaats in Nederland is het onverantwoord om te kiezen voor een oplossing die suboptimaal is wat betreft ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Niets doen is geen alternatief omdat de huidige infrastructurele voorziening nu al suboptimaal is.
6. Daarom is het van belang om te kiezen voor een variant die zowel in zijn eindoplossing als in de periode van realisatie de ambitie van de Zuidas kan neerzetten als geloofwaardig perspectief, vertrouwen weet te creëren bij gebruikers en investeerders met een aantrekkelijk investeringsperspectief, de leefbaarheid en veiligheid weet te borgen en het gebied optimaal bereikbaar weet te houden.
7. Op basis van deze eerste verkenning (zie ook de impactanalyse in bijlage 1) kan worden geconcludeerd dat variant 1, **dok onder de grond**, de beste aanknopingspunten biedt om de infrastructurele vraagstukken in combinatie met de ontwikkeling van een woon/werk- en verblijfsmilieu dat aansluit bij de bestaande bebouwing op te lossen. Daarbij komt dat dit model ook bestuurlijk faseerbaar is. Maar ook aan deze variant kleef een aantal knelpunten die randvoorwaardelijk moeten worden opgelost:
 - Door de lange looptijd voor de aanleg van het dok zijn de overlast en belemmeringen omvangrijk. Dat heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid en functionaliteit in het hele gebied gedurende een groot deel van de aanlegperiode. Er ontstaan tijdelijk twee leefgebieden op de zuidflank en de noordflank. Van belang is dat de impact hiervan scherper in beeld wordt gebracht en ook wordt aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om in die periode de functionaliteit en leefbaarheid op peil te houden en waardeverlies in de flanken te voorkomen.
 - Het streven naar een 'groene duurzame Zuidas' zit maar beperkt in alle varianten. De grote, volledig ondertunnelde, breedte van alle oplossingen maakt verder dat het een opgave zal zijn om het gebied te kunnen voorzien van de benodigde bomen van voldoende grootte. Ook dit aspect moet nader worden uitgewerkt.
 - Van belang is dat voor het 'knooppunt Zuid' voldoende vervoerscapaciteit wordt gerealiseerd met bijbehorende multimodale voorzieningen.
 - Voor de aansluiting met de bestaande bebouwing is het van belang dat de parkeeropgave met bijbehorende oplossing nader wordt verkend voordat een definitief go wordt gegeven aan deze variant. Hier ligt een ontwerpogave waarbij geëist moet worden dat de ruimtelijke kwaliteit hoger dan wel minimaal gelijk is aan de kwaliteit van Zuidplein en dat er een kwalitatieve maaiveldstad wordt gecreëerd zonder fysieke barrières.

Mogelijk betekent dit dat een deel van het parkeren wordt verplaatst naar de flanken zonder dat dit ten koste gaat van de toegankelijkheid en het gemak in bereikbaarheid.

- Voor het draagvlak onder de investeerders is van belang om de mogelijke impact die de varianten hebben op de waardeontwikkeling van de bestaande gebouwen in beeld te brengen en maatregelen te nemen om dat te voorkomen. Richting gebruikers is behoud en verbetering van bestaand comfort en een helder perspectief op een goed eindresultaat van belang

Tot slot pleiten we voor een snelle besluitvorming waarbij op korte termijn gekozen wordt voor de eerste stap: het onder de grond brengen van het autoverkeer. Dat biedt milieuwinst en biedt ook de mogelijkheid om op basis van deze eerste stap de meest optimale variant verder uit te werken. Naar de markt toe is het ook een signaal dat de ambitie van de Zuidas serieus wordt genomen.

Bijlage 1: Impactanalyse van Dokvarianten

Criterion	Opmerking	Impact M 1	Impact M2	Impact M3
Zuidas als toplocatie met internationale allure voor wonen en werken	De mate waarin de verschillende varianten dat met de realisatie van ruimtelijke kwaliteit ondersteunen	+/-	--	-
Tijdelijke maatregelen moeten de kwaliteit en functionaliteit waarborgen	De mate waarin tijdelijke maatregelen de kwaliteit, functionaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid borgen	+/-	--	--
Het investeringsklimaat	De mate waarin het eindbeeld en de tijdelijke maatregelen bijdragen aan een positief investeringsklimaat	+/-	--	-
Optimale infrastructurele voorzieningen: gemakkelijk toegankelijk en goed werkend	Modellen bieden goede en minder goede mogelijkheden voor optimalisatie van infrastructuur	++	+	+/-
Impact verkeersafwikkeling	De impact van de verkeersafwikkeling via het omliggende gebied verschilt per model	+	---	- (dokzone bereikbaar via AFC-terrein)
Bereikbaarheid, parkeervoorzieningen en ontsluiting	Parkeervoorziening en ontsluiting is een punt van aandacht. Mogelijkheden voor optimalisatie verschillen	+/-	--	+/-
Kwalitatief goed en (sociaal)veilig woon/werkmilieu met zo veel mogelijk groen en van gemakken voorzien	Volop mogelijkheden om sociaal veilig woon/werkmilieu te realiseren. Realisatie van groen ligt moeilijker en vraagt om detaillering	+	+/-	+/-
Een gedifferentieerd woon/werk milieu: voorkom monofunctionaliteit	Mogelijkheden in voldoende mate aanwezig	++	++	++
Een prettige, toegankelijke en samenhangende openbare ruimte met ruimte voor groen	Mogelijkheden verschillen in eindbeeld. Probleem zit ook in de tijdelijke situatie. Er ontstaan twee werelden: Noord en Zuid. Groot aandachtspunt voor uitvoeringsplan	-	--	--
Duurzaamheid in inrichting, kwaliteit en materialisatie	In alle varianten geen aandachtspunt maar wel een element dat van belang is voor een goed investeringsklimaat	+/-	+/-	+/-
Sociaal-culturele en commerciële voorzieningen met belevingskwaliteit	Mogelijkheden in voldoende mate aanwezig	+	+	+
Waardeontwikkeling van het vastgoed aan de flanken en de binding van gebruikers	Komt op een aantal plekken mogelijk onder druk te staan o.a. door parkeerinvulling maar ook door langdurig bouwproces	+/-	-	--
Fysieke en esthetische aansluiting bij bestaande bebouwing	Is een sterk punt van model I. Bij de andere varianten is dit problematisch	++	+/-	--
Respect voor uitzicht en zichtlijnen van bestaande bebouwing	Mogelijkheden in modellen verschillen	+	+/-	-
Realiseren van een maaiveldstad met aansluitende ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke kwaliteit dokbebouwing moet minimaal op niveau van Zuidplein zijn	++	+/-	-
Het slechten van de barrièrewerking van de ringweg A10	Model I is meest optimale van de 3 modellen. Ook in de tijdelijke situatie	++	-	--
Verbinding met de binnenstad	Niet echt onderscheidend, hangt af van inpassing van OV-lijnen in Station Zuid	+	+	+
Het helen van het verstoorde 'stedelijk weefsel' tussen stadsdeel Zuid en Buitenveldert. Doorbloeding van Noord naar Zuid	Mogelijkheden verschillen in de mate waarin 'doorbloeding' gestalte kan krijgen	++	+	--
Fasering en impact van tijdelijke voorzieningen	Onvoldoende details bekend maar de impact van de tweedeling tussen Noord en Zuid tijdens de aanleg van het dok, is per model verschillend	+/-	---	---
Extra meerwaarde van tijdelijke voorzieningen (meer dan functionaliteit)	Onvoldoende over bekend	?	?	?
Totaalscore		18+	- 12	- 16

M 1= variant dok onder de grond
M 2= variant dok half onder de grond
M 3= variant dok boven de grond

Scores: + = positief
- = negatief.

Dubbele of driedubbele score (++ of --) is gegeven als impact van issue relatief belangrijk is.

Bijlage 2: Zuidas Partners

Zuidas Partners is een particulier initiatief van mevrouw A.E.M. de Vries (Country manager ING Real Estate Development Nederland), de heer A.J. Bakker (Directeur van de RAI Amsterdam) en de heer R.M. Smit (voorzitter van het College van Bestuur van de Vrije Universiteit van Amsterdam).
Secretaris: G.H.M. van Vegchel (ING Real Estate Development),

Het doel van Zuidas Partners is: Met de bij de Zuidas betrokken investeerders en gebruikers verkennen hoe de leefbaarheid en het huidige investeringsklimaat kunnen worden bevorderd, om daarvoor concrete maatregelen voor te stellen en daar waar het kan, deze zelf te treffen. Richting de overheden zien we onszelf als (sparring)partner.

Deelnemers Zuidas Partners:

Vrije Universiteit Amsterdam (voorzitter)
Amsterdam RAI
ING Real Estate Investment
ABN-AMRO
Stage Entertainment
Maarsen Groep
Vesteda
Ernst & Young Accountants
Ymere
ING Real Estate Development

Participanten (toehoorders) Zuidas Partners

Projectbureau Zuidas
NS
Schiphol Group
Schiphol Real Estate
Kamer van Koophandel Amsterdam