

BEZOEKADRES SECRETARIAAT  
Jodenbreestraat 25, kamer 3C.25

POSTADRES  
Postbus 1316, 1000 BH Amsterdam

T 020 - 552 27 20  
E [info@ars-amsterdam.nl](mailto:info@ars-amsterdam.nl)  
W [www.ars-amsterdam.nl](http://www.ars-amsterdam.nl)

DATUM 25 april 2008  
SERIE 2008, nr. 07

## VERSLAG PUBLIEKSDEBAT ZUIDAS 4 APRIL 2008

De gemeenteraad staat voor belangrijke beslissingen over de Zuidas. Cruciaal is het besluit over het dokmodel. Bij een 'ja' van de Raad zal de infrastructuurknoop van Ringweg A10, trein-, tram- en metrosporen ondergronds worden gebracht, waarna daar bovenop gebouwd kan worden. De Zuidas wordt daarmee één geheel en Amsterdam-Zuid en Buitenveldert worden met elkaar verbonden. Om het dok te kunnen aanleggen en het gebied verder te ontwikkelen wordt de Zuidasonderneming opgericht, waarin gemeente, Rijk en private partijen samenwerken. De afspraken worden vastgelegd in het Prospectus Zuidas, waarvan de Visie Zuidas en programma's van eisen onderdeel zijn.

Gezien de omvang van de beslissing en de betekenis ervan voor de stad is het opvallend stil. Dit was de aanleiding voor ARCAM en de ARS om in samenwerking met de griffie een publiek debat over de maatschappelijke inbedding te organiseren. Dat maakt de kans op succes groter.

Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit? Wat ligt al vast en waarover kan nog worden beslist? Wat is de betekenis ervan voor de stad? Wat zijn de afwegingen bij die beslissing? Wat moet er minimaal vooraf worden geregeld? Hierover werd onder leiding van dagvoorzitter Maarten Kloos van ARCAM op 4 april in de raadszaal van de Stopera gediscussieerd.

## DE INLEIDINGEN

Terwijl de meeste mensen denken dat alles al geregeld is, dat de hoofdkeuzes, zoals voor het dokmodel, al gemaakt zijn en een groot deel van de Zuidas al is ingevuld, moet de gemeenteraad zich nog buigen over de belangrijkste beslissingen van dit project. *Evelien Eshuis*, voorzitter van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, complimenteert de gemeenteraad met de grondige voorbereiding van deze besluitvorming, waar dit openbaar debat deel van uitmaakt. Binnenkort verschijnt een ARS-advies met aanbevelingen voor het gemeentebestuur voor het nemen van deze beslissingen.

De Zuidas is een project dat het bevattingsvermogen bijna overstijgt en waarvan de impact op de directe omgeving, stad en regio amper is in te schatten. Ze benadrukt dat voor de eerste beslissende stap van de gemeenteraad in juni het draagvlak in hoge mate bepalend zal zijn voor het vervolg van de lange besluitvormingsprocedure.

Veel verantwoordelijkheid wordt straks overgeheveld naar de Zuidasonderne-  
ming, een PPS-constructie die zijn weerga niet kent. Dit vereist precisie over  
wat wel of niet moet worden vastgelegd, een zware verantwoordelijkheid voor  
de raadsleden, terwijl er astronomische kosten en ingrijpende veranderingen in  
het geding zijn. Beangstigend is het daarom dat het tegelijkertijd ooverdovend  
stil is in de publieke discussie. De ARS opent dit publieke debat daarom met de  
stelling 'de Zuidas is van ons allemaal'.

Om de permanente bouwput niet alleen draaglijk maar ook interessant te ma-  
ken, zal er nu een begin moeten worden gemaakt met tijdelijke voorzieningen  
en bijzondere activiteiten: laat de Zuidas leven, niet alleen voor direct omwo-  
nenden, niet alleen voor Amsterdam, maar voor ons allemaal.

In zijn inleiding geeft commercieel directeur van Projectbureau Zuidas, *Robert  
Dijckmeester*, aan dat het om een historisch besluit gaat. Op dit moment is nog  
maar 1/6 deel van het totaal aantal vierkante meters gerealiseerd. Dat is niet  
zonder debat gegaan. Er is steeds gezocht naar draagvlak. Nu gaat de discus-  
sie over het middendeel. De visie op de Zuidas wordt regelmatig tegen het licht  
gehouden waarbij er steeds nieuwe accenten worden gelegd. De focus ligt nu  
op stedelijkheid, duurzaamheid en openbare ruimte.

Station Zuid heeft een enorme impact op het functioneren van de stad. Naar  
verwachting zullen er in 2020 213.000 reizigers gebruik van maken. Dat is 20  
keer zo veel als in 2000. Dankzij de goede bereikbaarheid met het openbaar  
vervoer in combinatie met de hoge dichtheid kunnen we een duurzaam stads-  
deel bouwen. Van de werknemers op de Zuidas gaat nu al 60% met het OV.  
Dat zal alleen maar verder toenemen.

Er is altijd gekozen voor samenwerking met allerlei partijen om de hoge ambitie  
te kunnen waarmaken. De ambitie is het realiseren van een internationale top-  
locatie met niet alleen kantoren, maar een menging van wonen, werken en  
voorzieningen. Dit is alleen te realiseren met de aanleg van het dok.

Omdat Amsterdam niet alleen het risico wil dragen, wordt de Zuidasonderne-  
ming opgericht, waarin gemeente, Rijk (samen 40%) en private partijen (60%)  
gaan participeren. Nu ligt de vraag voor of de eisen die in het prospectus aan  
de onderneming worden gesteld voldoende zekerheid bieden voor de gewenste  
ontwikkeling.

*Pieter Klomp* (Dienst Ruimtelijke Ordening) geeft een toelichting op de Visie  
Zuidas, waarin de hoofdlijnen van ontwikkeling voor de Zuidasonderneming zijn  
vastgelegd. Het succes van de Zuidas is vooral te danken aan zijn strategische  
ligging tussen de binnenstad en Schiphol. Daarnaast grenst het aan prachtige  
groengebieden als het Amsterdamse Bos en Amstelland. De Zuidas zit nu op  
het omslagpunt van zakencentrum naar een echt stedelijk centrum. De ambitie  
is er een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu van te maken, van interna-  
tionale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Om dat te bereiken moet de infra-  
structuurbundel onder de grond. In plaats van een extra afslag van de A10  
wordt nu een dokstraat aangelegd om de parkeergarages rechtstreeks te ont-  
sluiten. De Zuidas moet tot de top10 van stedelijke centra in Europa gaan be-  
horen, maar liever nog tot de top 3. Dit gaat lukken door zeer dicht te gaan  
bouwen op de best ontsloten plek van Amsterdam. De groene en blauwe ge-  
bieden in de buurt kunnen daardoor groen en blauw blijven en mogelijk worden  
uitgebouwd.

Stadsstraten zorgen voor de aansluiting op de stad. Dit zijn levendige gemengde straten, waarin niet alle ruimte opgaat aan het autoverkeer, maar ook veel ruimte is voor het openbaar vervoer. De ontsluiting met trein en metro is goed, maar de tramverbindingen moeten verbeterd worden.

Er zijn drie deelgebieden met eigen kenmerken. Aan de ene kant de universiteit, aan de andere kant de RAI en andere bezoekersfuncties (zoals het Van de Endetheater) en in het midden een mix van kantoren, voorzieningen en woningen. Deze verschillen willen we gebruiken en uitbouwen. Uiteindelijk komt er een gelijke verdeling van wonen, werken en voorzieningen, dit alles in hoge dichtheden. In de visie worden per deelgebied minimale en maximale bandbreedtes aangegeven. De projectontwikkeling moet daarbij voldoen aan de hoogste internationale duurzaamheidsnormen.

Het gebied zal in etappes ontwikkeld worden waarbij er stap voor stap meer straatleven ontstaat. Tijdens de bouw van het dok zou er een infobox neergezet kunnen worden. In Berlijn was dit een groot succes bij de bouw van de Potsdammerplatz. Uiteindelijk moet het gebied flexibel gebruikt kunnen worden en kunnen inspelen op veranderingen van buiten. Dit is samengevat in een plankaart, die geen blauwdruk is maar richting geeft aan de ontwikkeling.

*Paul van Beek* is als supervisor openbare ruimte betrokken bij de Zuidas. Op dit moment wordt er samen met dRO gewerkt aan een beeldkwaliteitsplan. Doel is de hoofdstraten goed met elkaar te verbinden en daarbinnen grote stedelijke velden te definiëren waar in de loop van de tijd nog van alles kan gebeuren. Door het ondergronds brengen van de infrastructuur en de reductie van het autoverkeer zal het karakter van bijvoorbeeld de De Boelelaan wezenlijk kunnen veranderen en meer vergelijkbaar worden met de Kalfjeslaan. De Mahlerlaan en de Schönberglaan zijn voorbeelden van hoe de Zuidas er in de toekomst uit kan gaan zien.

Aan de hand van een animatiefilm laat *Bert van Eekelen* van Arcadis vervolgens het ingewikkelde proces van het ondergronds brengen van de hoofdinfrastructuur in het dok zien. Voor de tunnelveiligheid zullen naast de autotunnels vluchtunnels komen, die ook toegankelijk zijn voor de nood- en hulpdiensten. Doordat er geen doorgaande treinen doorheen rijden en alle wissels uit de tunnels zijn verwijderd, is de kans op calamiteiten minimaal.

## HET DEBAT

### **Laat de Zuidas van ons allemaal zijn!**

Deze stelling van de ARS werd ondersteund door verschillende bewonersvertegenwoordigers. Duidelijk werd dat gebruikers en omwonenden, op basis van hun dagelijkse ervaring, nog niet allemaal overtuigd zijn van de noodzaak van de plannen voor de Zuidas. De vraag is hoe er voor te zorgen dat de plannen tot ons voorstellingsvermogen doordringen. Dit vereist publiciteitscampagnes en andere communicatievormen om iedereen inderdaad enthousiast te maken en te houden.

Het Bewonersplatform Zuidas probeert door voorlichting en communicatie bewoners bij de planvorming te betrekken. Daarvoor is volgens mevrouw Griffi-

oen te weinig aandacht in het prospectus. Omdat het zo'n groot en langdurig project is moet ook tijdens de aanleg de situatie voor de bewoners leefbaar blijven.

Mevrouw Meurs van de vereniging Beethovenstraat Parnassusweg constateert dat de Zuidas nu in vele kleine bestemmingsplannen is opgeknipt die bovendien vaak op grond van art. 19 zijn uitgewerkt. Daarnaast heeft het lang geduurd eer de stukken openbaar zijn gemaakt. Dit doet het ergste vrezen voor de toekomst. Juist door derden erbij te betrekken kan de visie inhoudelijk sterker gemaakt worden. Zij verwijst daarbij naar onderzoek van Stan Majoor van de Universiteit van Amsterdam.

Dijkmeester geeft aan dat de visie richting geeft aan de ontwikkeling van het hele gebied. Daarnaast moet er een milieueffectrapportage gemaakt worden waarin alle effecten in samenhang in beeld worden gebracht. Het gemeentebestuur besluit over welke informatie zij beschikbaar wil stellen voor het openbaar debat. Volgens wethouder Van Poelgeest is de vraag over de openbaarheid van de stukken terecht. Er wordt daarom gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de stukken.

### **Heeft de gemeente voldoende greep?**

Mevrouw Meurs vraagt zich af of de stad het dokmodel de moeite waard moet vinden. De Zuidasonderneming is bedoeld om het dok te financieren. Grote infrastructurele werken pakken echter altijd duurder uit dan aanvankelijk geraamd. Hoe houdt de gemeente dan greep op de ontwikkeling? Het dok wordt gefinancierd door wat er bovenop gebouwd wordt. Hogere kosten kunnen alleen terugverdiend worden door meer meters te ontwikkelen, dus door hoger te gaan bouwen. Blijft het gebied dan wel leefbaar met alleen een 'plintenparadijs' aan de onderkant?

Dijkmeester geeft aan dat het beheersen van de kosten en het optimaliseren van de opbrengsten de essentie van het oprichten van de onderneming is. De publieke bevoegdheden blijven gewoon bij de gemeente: bestemmingsplannen vaststellen, vergunningen afgeven etc. De gemeente als publieke partij blijft beslissend voor wat er gebeurt. Deze twee rollen van de gemeente (publieke rol en investeerder) moeten wel op verschillende manieren georganiseerd worden.

Dijkstra (ARS) verwijst naar de IJ-oeveren die ook middels een PPS-constructie ontwikkeld hadden moeten worden. Het feit dat dit daar niet van de grond is gekomen, is een zegen voor het gebied gebleken omdat het daarna geleidelijker tot ontwikkeling is gekomen. De Zuidas is echter waarschijnlijk alleen te ontwikkelen via een PPS-constructie vanwege de grote investeringen in de infrastructuur.

### **Het dok als voorwaarde en kans**

Aan het plan voor het dok is een tien jaar lange zoektocht voorafgegaan. Steeds was de uitkomst dat ondergronds brengen van de hoofdinfrastructuur het beste resultaat zou opleveren om tot een stedelijke uitstraling te komen. De gemeenteraad heeft nog steeds de keuze tussen wel of geen dok. Als er geen dok komt betekent dit volgens wethouder Van Poelgeest dat er veel minder m<sup>2</sup> ontwikkeld kan worden en er een verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaat.

Bovendien laat Amsterdam de kans liggen om de concurrentie met ander steden aan te kunnen gaan.

Volgens Vlaanderen (ARS) is het dok nodig om te kunnen verdichten en er voldoende draagvlak voor een gemengd gebied te realiseren.

Van Eekelen voegt daar aan toe dat de infrastructuur in het dok voldoende capaciteit heeft om de toekomstige groei op te vangen. De auto-infrastructuur kan wel eens te ruim bemeten zijn wanneer door het prijsbeleid het autoverkeer op de A10 gaat afnemen. De luchtkwaliteit kan door filtering bij de tunnelmonden per saldo verbeteren. Studies over de spoorinfrastructuur geven aan dat ook daar voldoende capaciteit voor is.

Schmits is woonachtig in Amstelveen en ondervindt dagelijks de uitstraling van de Zuidas. Hij maakt zich zorgen over de grote volumes en het gebrek aan regionale visie. Door de grote verdichting wordt het fileprobleem alleen maar erger en niet opgelost. De infrastructuur is volgens hem teveel een sluitpost. Dijkmeester antwoordt dat er wel degelijk over de mobiliteit op nationale en regionale schaal wordt nagedacht. De Zuidas is een schakel in het regionale denken. Infrastructuur is geen sluitpost maar we maken van de nood een deugd door deze onder de grond te brengen waardoor we er geen hinder van hebben. In het gebied zelf komt de nadruk op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. De kwaliteit én de kans van de Zuidas is de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Ook Klomp is ervan overtuigd dat als we mee willen tellen in de ontwikkeling van globalisering we deze stap moeten maken.

Geldof (dRO) geeft aan dat het om de toekomstwaarde van de stad gaat. Er zijn grote mobiliteitsvraagstukken, maar die krijgen we steeds beter in de vingers. Het stimuleren van het openbaar vervoer en langzaam verkeer is een belangrijke opgave ook in verband met de klimaatopgave. We gaan naar een gemengd stedelijk milieu dat alleen met een hoge dichtheid op een goede manier voor elkaar te krijgen is.

## **Een onlosmakelijk deel van de stad**

Een ruimtelijk raamwerk van (stads)straten, loop- en fietsroutes en tram- en buslijnen gaat de Zuidas geheel gelijkvloers met het totale stedelijk gebied verbinden. De stadsstraten moeten typische Amsterdamse straten worden met gemengd gebruik en levendige plinten. Daarvoor moest volgens Klomp het voor kantoorlocaties gangbare aantal parkeerplaatsen worden teruggebracht tot 23.000, waarvan 9.000 binnen het dok en 14.000 daarbuiten. De parkeerplaatsen binnen het dok zijn via de dokstraat rechtstreeks ontsloten op de A10. Zorg is er over de 14.000 parkeerplaatsen die niet via de dokstraat ontsloten worden en voor verkeersoverlast in het gebied kunnen zorgen. De gemeente onderzoekt of meer parkeergarages ontsloten kunnen worden via de dokstraat. Mevrouw Griffioen geeft aan dat het om enorme aantallen parkeerplaatsen gaat, meer dan de 17.000 parkeerplaatsen in de binnenstad. Er moet voor gezorgd worden dat de verkeersdruk in omliggende buurten niet vergroot wordt doordat de tarieven daar lager zijn dan in de Zuidas zelf.

De With (Fietzersbond) vraagt wat de kwaliteit van het fietsnet zal worden, wetende dat er veel extra verkeer over de stadsstraten zal gaan door de extra parkeerplaatsen. De uitstekende fietsinfrastructuur die er nu is moet als kans gezien worden om het een leefbaar deel van de stad te maken. Klomp ant-

wordt dat het fietsnet verdicht zal worden. Zo wordt er een doorgaande fietsroute over de Minerva-as toegevoegd.

Mevrouw Munniksma (vrienden Beatrixpark) vreest dat hoogbouw windhinder en slagschaduwen veroorzaakt waardoor de Zuidas geen Amsterdamse sfeer krijgt. Ze ziet dat nu al gebeuren bij het Amaliapark dat ingesloten wordt door hoogbouw.

Volgens Dijkstra is de belangrijkste opgave de twee sferen aan weerszijden van de Zuidas met elkaar te verbinden. Dit moet bovenop de infrastructuurknoop worden opgelost. Dit kan alleen door het dokmodel te realiseren.

Mevrouw Terreehorst was tien jaar geleden betrokken bij de Zuidas. De zorgen die tijdens dit debat naar voren komen zijn dezelfde als toen. De belangrijkste opgave is de verbeelding te laten spreken en van de Zuidas een plek te maken waar het prettig verblijven is.

Volgens Van Beek ligt die verbeelding van de Zuidas in het verlengde van de geslaagde Amsterdamse projecten als IJburg en de IJ-oeveren.

## **Een tweede hoofdstation voor Amsterdam**

Station Zuid wordt minstens zo druk als Utrecht, het Centraal Station of Schiphol. Internationale treinen en de HSL zullen er stoppen. Het station zal als complexe overstapmachine een kenmerkend en herkenbaar geheel moeten uitstralen zonder dat het per se een icoon hoeft te zijn. Naast een centrale entree bij de Minerva-as komen er ook entrees aan de kant van de Beethovenstraat en de Parnassusweg.

Volgens Bakker, die ROVER vertegenwoordigt in het bewonersplatform Zuidas, is de knooppuntfunctie van station Zuid de afgelopen jaren alleen maar verslechterd. Berlage had ooit een tramlijn onder station Zuid bedacht, maar dat is er nooit van gekomen. Er ontbreekt een goede tekening van het busstation. Ook in de toekomst moet het radiale tramnet georiënteerd blijven op Amsterdam Centraal. Mogelijkheden zijn er voor lijn 17 naar station Zuid. Verder moet het openbaar vervoer naar het oostelijk deel van Buitenveldert beter worden. Volgens Klomp kan Berlage tevreden zijn, want een metrolijn zal station Zuid aandoen. Daarnaast blijven er tramlijnen rijden. In de straten aan de noord- en zuidkant van het station stoppen direct de trams en bussen. Niet alle tramlijnen worden omgeleid naar station Zuid. Er zijn echter kansen om de Zuidas beter te ontsluiten via het tramnet. Op termijn moet er een betere aansluiting van de tram op de metro en het spoor komen. Door het extra reizigersaanbod als gevolg van de Zuidas zal de kans op verbetering van het OV-net in Buitenveldert alleen maar toenemen.

De heer Van der Horst vindt dat als station Zuidas vergelijkbaar wordt met het huidige Centraal Station er goede verbindingen met de stad moet komen. De metroperrons komen volgens hem te ver van de perrons van de NS af te liggen. Ook zijn de loopafstanden tot de tram- en bushaltes te groot.

Als de Noord/Zuidlijn er komt moet daarom het fijnmazig OV gehandhaafd blijven aldus mevrouw Griffioen.

Dagvoorzitter Maarten Kloos sluit af met de hoop dat deze bijeenkomst gemeenteraadsleden heeft geholpen bij hun oordeelsvorming.

## Deelnemerslijst Publieksdebat Zuidas 4 april 2008

Erwin Agasi	Stadsdeel Zuideramstel
Rene Ambags	NS
Evy Augusteijn	
Linda Baan	Geoplan
Richard Bakker	Bewonersplatform Zuidas
Gemma Bakker	Bakker&Bakker
Paul van Beek	Supervisor OR Zuidas
Wouter Beek	
Remco Beekers	SV Interieurgroep
Rosalie Begeer	Stadsdeel Oud-Zuid
Jan v/d Berg	Idee
Ronald de Blauw	Property.nl
Jacco Boer	NUL20
Nico Boink	NUL20
Michiel Bosman	PMB
Dhr. Boxman	
Dick Bruijne	dRO
Pauline Buurma	Gemeenteraadslid VVD
Omiel Chalebyani	Rover
Jaap Croockewit	
Christine Delhay	VU cultuurwetenschappen
Robbert Dijkmeester	Projectbureau Zuidas
Tjeerd Dijkstra	Lid ARS
M. Disselhof	Rowoc
Vincent Dobbe	Ministerie VROM
Jan Doets	Zuidas
Jeanette Driessen	
L. van Drooge	Gemeenteraadslid CDA
Bert van Eekelen	Arcadis
Chiel van Eendenburg	Bestuursdienst
Dhr. Ernstman	Ver. Beethovenstr.Parnassusweg
Evelien Eshuis	Voorzitter ARS
Ina Eskes	
Fanneke Faasen	Projectbureau Zuidas
Nic Frederiks	DMB
heer Gabronski	
Soraya Geerdink	Stadsdeel Zuideramstel
Michel van Gelder	IBA
Cees Geldof	dRO
P. Geuseroek	
Ton Geuzendam	Kamer van Koophandel
Cisca Griffioen	Bewonersplatform Zuidas
Marloes van Haaren	
Laurette van halen	Kamer van Koophandel
Burton Hamfelt	Architect
H. Hanemaaijer	Architectenbureau Paul de Ruiter
Onno Hansen	Ursem
Simon den Hartog	Virtueel Museum Zuidas
Jan Heijns	Milieucentrum Amsterdam
Petrus Hoeksema	

Mattijs van 't Hoff	
Meinke Horn	Virtueel Museum Zuidas
Dick van der Horst	
Joep Huffener	
Bruno Huls	Adviesbureau Op Goede Gronden
T. Ijpelaar	IBA
Elian Ineke	IBA
Rob Jongenburger	Grontmij
Dick de Jongh	Fietsersbond Amsterdam
N. Jonkman	BAM
R.B. Joosten	
Adeleid Jorissen	
R.M. van Kampen	BAM
Liene van Keulen	
H. Klijn	Bewonersplatform Zuidas
Pieter Klomp	dRO
Jan Kok	
Hans Korff	D66
Harry Kraaij	Virtueel Museum Zuidas
André Kriger	
David van der Laan	
Marjolijn de Lange	Fietsersbond
Rob Legdeur	PMB
Vincent Lo	
Jan Maas	
Robert Martens	
Lineke Meurs	Ver. Beethovenstraat/Parnassus
Han Michel	Lid ARS
Herbert de Minkelis	AKR
Nico Mol	Vesteda
Lars Mosman	Heijmans
D. van Mourik	
Marleen Munnikma	Vrienden Beatrixpark
B. Nesselree	
Pleuni Niezing	IBA
Rick Noom	Fries makelaars
Bouwe Olij	Gemeenteraadslid PvdA
Jan Olthof	Projectbureau Zuidas
Marion van Ooijen	Bureau Zuidas
Willem Oosterveld	Lid ARS
Lotje Pasteuning	
Jeanine van Pinxteren	Gemeenteraadslid GroenLinks
Maarten van Poel-geest	Wethouder RO
Tineke van der Pol	
Arnold Pors	IBA
Tako Postma	Lid ARS
Bert Pots	AP+P journalist
Fred Reussien	Stadsdeel Zuideramstel
A. van Rijn	BAM
P. Rolvink	
Dirk Rompelman	Vastgoedmarkt
A. Ruyven	



Igor Sancisi	BAM vastgoed
Ton Schaap	dRO
Wim Schepens	VPRO
Floor Schipper	ERA bouw
Kirsten Schipper	
Bert Schmitz	
H.P. Schoonenberg	
Otto Sluizer	
Kasper Spaan	Waternet
Hans Spaans	Grontmij
Duco Stadig	
Nelly Stam	
Rob Stam	Stadsdeel Centrum
Jan Steenhart	Amplan
T. Steentjes	VU
Anita Strockmeijer	
Pauline Terreehorst	
Allen Tjou Tam Sin	BAM utiliteitsbouw
Charles Tonningen	Griffie gemeenteraad
Wouter Valkenier	V2 atelier
B. Veilbrief	Projectbureau Zuidoostlob
Tonnie van Velzen	Lid ARS
Evert Visser	
Jeroen Visser	ORAM
I. Visser	Projectbureau Zuidas
Onno Vlaanderen	Lid ARS
Mariska Vlot	Idee
Giny Vos	
Evert van Voskuilen	Stadsdeel Zuidoost
Jaap de Vries	Lid ARS
Marina de Vries	Virtueel Museum Zuidas
Henk de Vroom	Virtueel Museum Zuidas
Gijs de Waal	
Jan de Waal	OGA
Ed Wagemaker	
H.J. Waller	NS
C. Weber	
Arnout Weeda	
Jan Wisschmeijer	
Martijn de Wit	dRO
Govert de With	Fietsersbond Amsterdam
J. Wolle	
Zuidema	