



Bevindingen consultatie Markt ZuidasDok

Een consultatie van marktpartijen in de infrastructuur en vastgoed ontwikkelingsmarkt in het kader van de participatie voor ZuidasDok

Datum	19 juli 2011
Status	Definitief



De bereikbaarheid van de Zuidas.

1 Inleiding

19 april 2011 heeft als onderdeel van de informele participatie in de verkenningsfase de consultatie Markt ZuidasDok plaatsgevonden. Deze consultatie maakt onderdeel uit van het participatietraject dat behoort bij de vrijgave van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Met de vrijgave van deze notitie is het proces gestart om te komen tot een Rijksstructuurvisie voor de ZuidasDok. Verplicht onderdeel van het proces om te komen tot een Rijksstructuurvisie is het doorlopen van de m.e.r.-procedure.

Een van de uitgangspunten van de m.e.r.-procedure is het participatietraject dat tot doel heeft om burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties tenminste de mogelijkheid te bieden om zienswijzen op de plannen in te dienen. Voor de m.e.r.-procedure in het kader van de ZuidasDok is gekozen om een meer uitgebreid participatietraject te organiseren waarin nadrukkelijk ruimte is vrijgemaakt om de kwaliteiten, kennis en ervaringen van marktpartijen te benutten.

Zoals aangekondigd in de leidraad consultatie markt is het doel van deze consultatie geweest marktpartijen de mogelijkheid te geven te reflecteren op de drie alternatieven. *Marktpartijen is gevraagd reflectie te geven op de drie alternatieven van het project ZuidasDok op basis van (inhoudelijke en procesmatige) kennis en ervaring van gebiedsontwikkeling en/of van de realisatie van infrastructuur.*

2 De deelnemers

De consultatie vond plaats in het World Trade Centre in Amsterdam. Er was een goede opkomst met een breed samengestelde groep: bouwbedrijven (infrastructuurbouwers als ook specifiek tunnelbouwers), investeringsmaatschappijen, vermogensverschaffers, projectontwikkelaars, vastgoedontwikkelaars, adviesbureaus, ingenieursbureaus, ontwerpers, architecten. Op voorhand werd reeds enthousiast gereageerd op de organisatie van de consultatie. Gedurende de dag werd dit enthousiasme aangewakkerd en is door de deelnemers op een positieve en constructieve manier meegedacht om de beschouwde alternatieven te verrijken.

3 Opzet consultatie

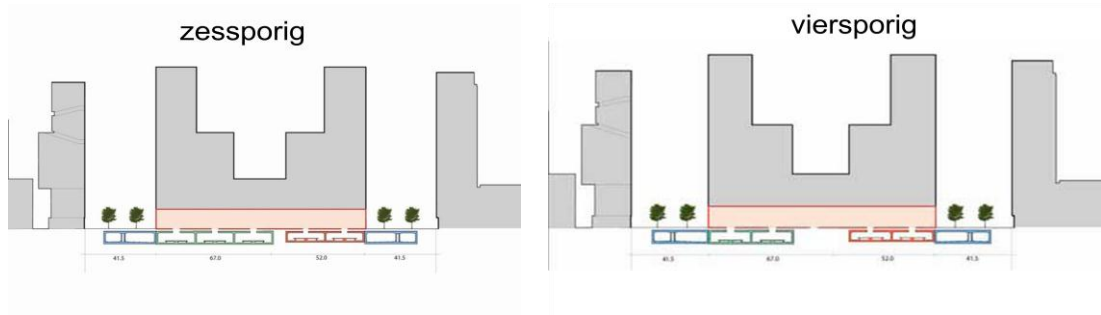
Eerst zijn enkele plenaire presentaties gegeven waarin zijn toegelicht het project en de fase waarin het project zich bevindt en nader is ingegaan op de alternatieven. Daarna zijn in parallelsessies de alternatieven interactief met de marktpartijen besproken. Hierbij hebben de deelnemers de kans gekregen om te reflecteren op de alternatieven en meer specifiek in te gaan op de haalbaarheid en verbetermogelijkheden. Aan de hand van 5 thema's zijn de alternatieven besproken: Internationale toplocatie, Vastgoed, Tunnels, Openbaar Vervoer Terminal en Bereikbaarheid.

4 Leeswijzer

Deze rapportage geeft de belangrijkste bevindingen aan de hand van bovengenoemde onderdelen. Tijdens de consultatie zijn veel opmerkingen gemaakt die toepasbaar zijn voor alle alternatieven. Deze worden eerst per thema besproken. Daarna volgt per alternatief een uiteenzetting van de belangrijkste opmerkingen specifiek voor de alternatieven.

De alternatieven zijn besproken aan de hand van enkele schetsen. Om de bevindingen goed te kunnen plaatsen wordt hieronder voor elk alternatief weergegeven wat het startpunt voor de consultatie is geweest.

Alternatief 1



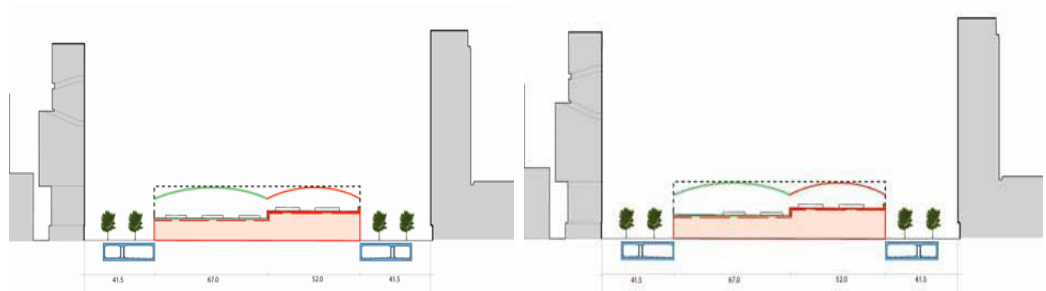
- Alle infrastructuur van A10, spoor en metro (direct) onder maaiveld
- Bebouwing boven spoor- en metrotunnels
- Bus, tram, taxi op straten boven A10 autotunnels
- Parkeervoorzieningen opgenomen in bouwblokken

Alternatief 2



- Infrastructuur van A10 (direct) onder maaiveld
- Ondergrondse treintunnels
- Metrosporen op draagconstructies boven de treintunnels
- Bus, tram, taxi etc op de straten boven A10 autotunnels + treintunnels

Alternatief 3



- Infrastructuur van A10 (direct) onder maaiveld
- Trein- en metrosporen (grotendeels op kunstwerken) op dijkniveau
- Nauwelijks overige bebouwing (wonen, kantoren) in dokzone
- Bus, tram, taxi etc op straten boven A10 autotunnels
- Parkeervoorzieningen (beperkt) voor station onder kunstwerken van sporen

5 Bevindingen

5.1 Algemene terugkoppeling

In één van de sessies is Alternatief 1 als een mooi, maar academisch idee benoemd. Door de volledige bebouwing met infrastructuur onder maaiveld is dit alternatief minder flexibel voor vastgoed. De kwaliteit van vastgoed wordt gekenmerkt als kwalitatief hoogstaand stedelijk. Een gemengd milieu is nodig. Zowel kantoren als woningen.

Uit de consultatie blijkt dat een toekomstgericht besluit zou moeten worden genomen. Aangegeven is dat robuuste oplossingen gezocht moeten worden. Dit betekent onder andere het kiezen voor 6 sporen of in elk geval zessporigheid in de toekomst niet uitsluiten. Als sterk punt is genoemd dat alternatief 2 het beste van twee werelden combineert. Ruimte voor hoogwaardige stadsontwikkeling en betere inpassing van de infrastructuur.

Gesteld is dat het doorsnijden van het gebied door de infrastructuur geen drama hoeft te zijn. De toplocatie wordt dan echter niet in haar volledige potentie benut. Opgemerkt is dat historisch gezien op locaties zoals de Zuidas de infrastructuur uiteindelijk altijd ondergronds belandt.

In één van de sessie is ook gesproken over de wijze van uitvragen. Bijvoorbeeld prijsvraagachtige constructies. Er werd daarbij gewaarschuwd voor te brede uitvragen en mogelijk hoge tenderkosten.

5.2 Haalbaarheid

Eerste signaal is dat alle alternatieven haalbaar worden geacht door marktpartijen. Wel heeft elk alternatief eigen voordelen, ook qua infrastructuur bouw of afzetbaarheid van vastgoed. De markt verwacht dat publieke partners een heldere koers uitzetten: zorg voor een heldere visie – eindplaatje en houd daar aan vast; zij zien als uitdaging voor het project de bestuurlijke besluitvorming en de financiering.

Alternatief 1 wordt niet als robuust gezien. Op korte termijn is het moeizaam vanwege de beperkte ruimte, op lange termijn is weinig ruimte om te anticiperen.

Alternatief 2 werd door de deelnemers gezien als meest kansrijk alternatief. Het houdt flexibiliteit over voor vastgoedontwikkeling (die pas op termijn kan plaatsvinden), die niet gebonden is aan lay out en funderingen die voorzien worden ten tijde van de realisatie van de ondergrondse infrastructuur. Sterk punt is dat bouw van infrastructuur en ontwikkeling van vastgoed in alternatief 2 zijn losgekoppeld of meer zijn los te koppelen. Het idee is geopperd om het infrastructuur deel 1 tot 4 jaar buiten dienst te stellen. Er kan dan snel gebouwd worden. Daarbij zou eerst het OV aangelegd moeten worden, dan is de A10 tijdelijk misbaar en kan de A6/A9 als omleiding dienen.

Hoe dit verder mee te nemen

- In het planMER wordt uitgebreid aandacht besteed aan de fasering van het project. Doelstelling is om gedurende het gehele project een internationale toplocatie te bieden, dus ook tijdens realisatie. Tijdens realisatie behoort daar ook het bieden van een volwaardig alternatief bij. Het volledig afsluiten van (delen van) de infrastructuur past vooralsnog niet in dat beeld.

5.3 Optimalisatiemogelijkheden

Het stapelen van de tunnels (A10) wordt door sommigen als optimalisatie gezien, terwijl anderen dit als minder kansrijk bestempelen. Gesteld wordt dat parkeren bovengronds de aantrekkelijkheid van het alternatief doet afnemen.

Naar voren is gebracht om na te gaan of eerder inkomsten uit vastgoed mogelijk zijn. Dit levert vroegtijdig inkomsten. Dit geldt ook voor parkeervoorzieningen. Hoe eerder deze gerealiseerd zijn, hoe eerder er opbrengsten te verwachten zijn.

Er is gezegd dat het bouwen boven sporen ongeveer net zo goed mogelijk is als bouwen op tunnels. Dit levert mogelijk extra vastgoed.

Het optillen van het maaiveld met op huidig maaiveldniveau de sporen en metro wordt gezien als mogelijke optimalisatie.

Hoe dit verder mee te nemen

- Stapelen van tunnels wordt niet verder meegenomen in het PlanMER. Het toepassen van oplossingen met gestapelde tunnels is niet acceptabel gebleken. Dergelijke oplossingen hebben weliswaar een beperkt ruimtebeslag in de beperkt beschikbare breedte, realiseren bij elke stap meer vrij beschikbare ruimte, en de opwaartse kracht op diepe tunnels helpt mee de belasting van bovenliggend vastgoed te dragen. Maar de risico's en benodigde (veiligheids)maatregelen bij dergelijke tunnels worden te groot geacht.
- Het optillen van het maaiveld is geen optie. Uit studies is gebleken dat met een verhoogt maaiveld geen goede inbedding kan worden gerealiseerd met de bestaande gebouwen en het omliggend stedelijk gebied.

5.4 Internationale toplocatie

Voor het bereiken van een internationale toplocatie zijn een aantal aspecten genoemd.

- Nabijheid Schiphol
- Nabijheid van een historisch centrum
- Zuidas aansluiten op de stad (vernetten)
- Hoogwaardige culturele voorzieningen
- Hoogfrequente verbindingen met Schiphol
- Hoogfrequente verbindingen met alle vervoersmodaliteiten: auto, trein, metro, tram
- Ontmoetingsplek, menselijke hub, plek om te verblijven
- Cultuur/toerisme
- Business
- Creëren van een icoon (vergelijk grande arche)
- Verbindingen met stad en ommeland
- Mooie vormgeving van infrastructuur
- Internationale allure van Zuidas en bijvoorbeeld de Openbaar vervoer terminal

Er werd gesteld dat een toplocatie niet alleen bestaat uit mooie gebouwen, maar ook een verbinding met de stad, stimulerend belastingklimaat en bijvoorbeeld een groene long.

Een gemengd milieu wordt gezien als voorwaarde voor een internationale toplocatie. Tijdens de realisatiefase is het belangrijk om delen volledig af te maken voordat aan nieuwe blokken wordt begonnen.

Specifiek over alternatief 3 is gezegd dat deze niet wordt gezien als een toplocatie. De functies zijn verspreid, er is barrièrewerking en geluid blijft een issue. Bovendien wordt 20 jaar bouwen om alternatief 3 te verkrijgen als niet lonend gezien.

Hoe dit verder mee te nemen

- In het planMER zal een voorbeeldinvulling worden gepresenteerd van de verdeling van het vastgoedprogramma(wonen, werken, voorzieningen) over de verschillende bouwvolumes. Een gemengd milieu is uitgangspunt voor elk van de alternatieven. Aangezien het vastgoedprogramma pas na 2030 zal worden gerealiseerd is een verdere detaillering op dit moment nog niet opportuun.
- De bereikbaarheid van alle modaliteiten en de directe verbinding met Schiphol moeten de drijvende krachten zijn om van de Zuidas een internationale toplocatie te maken. Van belang is dat hieraan in het planMER voldoende aandacht wordt besteed.
- In het planMER zal aandacht worden besteed aan het lokale openbaar vervoersysteem: metro, tram en bus en het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers)

5.5 Openbaar Vervoer Terminal (OVT)

Ten aanzien van de OVT wordt de bereikbaarheid als primaire eis benoemd. De bereikbaarheid dient optimaal te zijn en met name de verbinding met Schiphol. De aanwezigheid van de HSL draagt in grote mate bij aan de doelstelling internationale toplocatie. De toegevoegde waarde van de OVT voor wat betreft bereikbaarheid en de kwaliteit zal überhaupt groot zijn gezien de bestaande goede verbinding met Schiphol. De HSL zou eventueel ook kunnen aanlanden op Schiphol, waarbij dan wel een hoogfrequente verbinding tussen Schiphol en Zuidas nodig is. De Zuidas zou een extended terminal van Schiphol kunnen zijn, eventueel inclusief incheck faciliteiten.

De OVT wordt als belangrijk gezien voor het realiseren van de internationale toplocatie. De OVT dient dan ook internationale allure te hebben. Genoemde kenmerken hierbij zijn:

- Menselijke hub
- Goede link met de stad
- De kracht van het centrum gebruiken
- Internationaal op de kaart staan
- Plek om te willen verblijven
- Multimodaal zijn
- Kwalitatief gelijk zijn aan Schiphol
- Aanlanding van de HSL hebben
- de positie van een nieuw centraal station krijgen.

Gesteld is dat de zichtbaarheid van het station de kracht is van alternatief 3.

Hoe dit verder mee te nemen

- De hoge internationale kwaliteit van de OVT zal voorop moeten staan bij de verdere uitwerking van de alternatieven.
- In de uitwerking van de planMER zal duidelijk aandacht worden besteed aan de verschillende vervoersmodaliteiten. (tram, metro, bus en langzaam verkeer) Het zal in deze fase van het project ZuidasDok gaan om de verbindingen op hoofdlijnen.
- In het planMER wordt op hoofdlijnen de kwaliteit van de OVT uitgewerkt. De exacte invulling van de OVT zal worden meegenomen in een volgende fase van het project.
- De verbinding met Schiphol en de band met de stad zullen in het planMER voldoende belicht worden. Het mag duidelijk zijn dat de Zuidas geen op zichzelfstaand onderdeel is, maar ook de krachten van Schiphol en het centrum kan gebruiken en versterken.

5.6 Vastgoed

Voorgesteld wordt om blokken en routes eerst af te maken voordat aan nieuwe begonnen wordt. Iedere fase dient een eindbeeld op te leveren. Projectontwikkelaars zouden maximale vrijheid moeten krijgen, zodat goed ingespeeld kan worden op de op dat moment geldende wensen. De vastgoedmarkt, de klantwensen en de omgeving verandert immers ook in de tijd. Daarnaast kunnen gebouwen ook multifunctioneel worden ingericht. Aangegeven is dat de ontwikkeling van vastgoed baat heeft bij zo min mogelijk belemmeringen vanuit de infrastructuur. Waar mogelijk moet dan gekozen worden voor vrije bebouwbare grond (zoals bij alternatief 2), en opzet van vastgoed waarbij flexibiliteit kan worden geboden tussen wonen en werken.

Over alternatief 3 is door de deelnemers gesteld dat er in dit alternatief beperkte mogelijkheid tot vastgoedontwikkeling is. Eventueel vastgoed in dit alternatief is slecht of nauwelijks afzetbaar in de markt.

Hoe dit verder mee te nemen

- Bij uitwerking van de alternatieven in het planMER zal het aantal vierkante meters vloeroppervlak en de functiemix verder moeten worden uitgewerkt.
- Uitvoering van het vastgoedprogramma is voorzien in een latere fase van het project. In het planMER wordt aandacht besteed aan fasering van het project.

5.7 Tunnels

Het bouwen op tunnels wordt gezien als een risico vanuit ontwikkeling, maar niet vanuit gebruik van vastgoed. De bouw van tunnels begrenst de mogelijkheden voor vastgoed, omdat vooraf bepaald moet worden waar vastgoed (met welke hoogte) kan komen. In geval van alternatief 1 moet dan nu al bepaald worden waar over 20 tot 30 jaar welke fundering voor welke omvang/hoogte van vastgoed nodig is. Echter is ook gezegd dat het bouwen op tunnels technisch wel haalbaar is, maar nog kan zorgen voor problemen ten aanzien van veiligheid, verzekerbaarheid en juridisch. De meningen waren verdeeld over de bereidheid van mensen om op een tunnel te wonen en te werken. Gesteld wordt dat de tunnels voor meerdere modaliteiten geschikt moeten zijn. Dit geeft in de toekomst meer flexibiliteit. Er is aangegeven dat het kunnen wisselen tussen modaliteiten in de tunnels een toekomstvaste keuze kan zijn.

Als tip wordt meegegeven dat in de toekomst wellicht meer mogelijk is met het boren van tunnels. Dit kan de moeite van het overdenken waard zijn.

Door de deelnemers is aangegeven dat het stapelen van tunnels technisch haalbaar is en ruimte en flexibiliteit biedt voor vastgoed, doordat elders in de Dokzone meer vrij bebouwbare grond wordt vrijgespeeld.

Hoe dit verder mee te nemen:

Stapelen van tunnels wordt niet verder meegenomen in het PlanMER. Het toepassen van oplossingen met gestapelde tunnels is niet acceptabel gebleken. Dergelijke oplossingen hebben weliswaar een beperkt ruimtebeslag in de beperkt beschikbare breedte, realiseren bij elke stap meer vrij beschikbare ruimte, en de opwaartse kracht op diepe tunnels helpt mee de belasting van bovenliggend vastgoed te dragen. Maar de risico's en benodigde (veiligheids)maatregelen bij dergelijke tunnels worden te groot geacht.

5.8 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is in elke fase essentieel. Voorgesteld is om het onderliggend wegennet op te pakken alvorens aan de A10 te beginnen.

Tijdens de uitvoering moet ruimer gekeken worden dan alleen lokaal. Tijdens en na realisatie worden aspecten genoemd als:

- reserveersystemen
- routegeleiding
- inzetten op OV
- autoluwe stad

Hoe dit verder mee te nemen

- Onderkend wordt dat bereikbaarheid een belangrijk onderdeel is gedurende elke fase van het project. In het planMER zal hier ook aandacht aan worden besteed. Het onderliggend wegennet speelt een belangrijke rol bij de bereikbaarheid.

In zijn algemeenheid is ten aanzien van de alternatieven aangegeven dat alternatief 1 het meest bijdraagt aan de internationale toplocatie. Echter de robuustheid van dit alternatief wordt betwijfeld. Alternatief 2 combineert volgens de deelnemers het beste van 2 werelden: vastgoed op vrij bebouwbare grond (waardoor meer flexibiliteit geborgd is) en deels ondergrondse infrastructuur. Het doorsnijden van het gebied door infrastructuur, zoals in alternatief 3 hoeft geen drama te zijn, de toplocatie wordt dan echter niet in zijn volle potentie benut (functies zijn verspreid, beperkte mogelijkheden tot vastgoed – dat overigens nauwelijks afzetbaar zal zijn, er is barrièrewerking en geluid blijft een issue).