	A.Strategische betekenis EC		B. Locatie en ruimtelijke inpassing				C. Proces, planning en onzekerheid		D. Financiële consequenties	
Locatie	**Past het programma in de programmatische samenstelling van de directe omgeving? Wat is de invloed op de leefbaarheid/levendigheid/ (sociale) veiligheid?**	**Komt het EC op de plaats van bestaand/gepland programma? Zo ja, hoeveel in m2? Zijn er kansen voor compensatie in de omgeving?**	**Heeft de locatie een ruime/krappe kavel?**	**Zijn ingrepen in de omgeving of de ondergrond nodig, en zo ja, hoeveel? Zijn er obstakels onder de grond? Kabels & leidingen/duikers?**	**Is er een korte, heldere en veilige looproute vanaf de ov-knoop richting de locatie? Ligt het gebouw in het zicht?**	**Is er ruimte voor parkeren in de omgeving?**	**Zijn de ontwikkeling en bouw wat betreft fasering in te passen in ontwikkelingen in de omgeving?**	**Zijn er juridisch-planologische restricties? (in alle gevallen geldt dat het bestemmingsplan zal moeten aangepast; in deze matrix worden bijzonderheden vermeld)**		**Zijn ingrepen in de omgeving of de ondergrond nodig, en zo ja, hoeveel? Zijn er obstakels onder de grond? Kabels & leidingen/duikers?**
Zuid/RAI Westelijk Ontwikkelveld Kenniskwartier Onbebouwde ontwikkellocatie	Dit deel van het Kenniskwartier is in de toekomst vooral een woongebied. De functie van een EC dicht op de woningen, kan afbreuk doen aan de leefkwaliteit. De opzet van de functie grenzend aan het binnenhof is strijdig met het uitgangspunt van de rustige binnenruimte.	Ja, het komt op de plaats van 6.021 bvo kantoorprogramma en 5.257 woonprogramma (middeldure huur).	Met een compacte voetprint kan het gebouw aan de noordkant worden ingepast in de bebouwing van het blok(wonen/kantoren). De mogelijkheden voor verschillende gebouwconfiguraties zijn beperkt.	Nee, geen aanpassingen onder- of bovengronds die niet in de planvorming kunnen worden meegenomen.	Langs de route van Station Zuid naar het EC is voldoende beweging, ogen op straat en programma voor een sociaal veilige route. De locatie is ook vanaf metrostation Amstelveenseweg bereikbaar. Vanaf beide stations is het 12 minuten lopen naar de locatie. Het gebouw is niet zichtbaar vanaf de A10 (Realisatie Zuidasdok) of vanaf de Mahlerlaan, een hoofdstraat in het gebied.	Er zijn openbare parkeergarages bij WTC en in de Mahlerlaan. Daarnaast is er parkeergelegenheid in de garage van de VU. Dubbelgebruik hiervan vraagt wel om een juridische constructie, aangezien het gesubsidieerde plekken zijn.	De ontwikkeling en bouw van het EC kan gelijk oplopen met de geplande ontwikkelingen. De plannen zijn wel al in een vergevorderd stadium (bestemmingsplan vastgesteld) en vragen met de inpassing van het EC om aanpassing.	Er moet een minimale bouwhoogte zijn van 30 meter (checks, zie bp) i.v.m. geluidswal.	*Hierin o.a. opnemen dat EC ten koste gaat van gepland programma (tekst volgt, bedragen apart in kabinet memo).*	Nee, geen aanpassingen onder- of bovengronds die niet in de planvorming kunnen worden meegenomen.
Zuid/RAI – De Groene zoom Verdichtingslocatie	Het EC past goed bij de grotere stedelijke functies van het congrescentrum en het hotel. Er liggen geen woningen in de directe omgeving. De directe omgeving van het gebouw is geen stedelijke openbare ruimte, maar een functioneel ingerichte verkeersruimte met momenteel weinig verblijfskwaliteit. De alzijdigheid van het gebouw vraagt om een grotendeels open plint.	Nee, er is hier geen programma gepland.	De kavel op De Groene Zoom is krap. De kavel grenst aan het Tracébesluit Zuidasdok. Met een zeer compacte, driehoekige voetprint kan het gebouw worden ingepast. De mogelijkheden voor verschillende gebouwconfiguraties zijn beperkt. Het fietspad dat langs het EC loopt, komt te liggen tussen de damwand van Zuidasdok en de lange zijde van het EC.	Ja, de openbare ruimte rondom het gebouw moet nieuw ingericht worden. Daarnaast is het nodig om een voetgangersroute over het parkeerterrein van Nhow te maken. Er zijn geen kabels & leidingen onder de grond die de ontwikkeling in de weg zitten.	Het EC ligt hier dicht bij de uitgangen van de metro. Van station RAI naar de locatie is het 3 minuten lopen. De route is niet direct vanzelfsprekend, want het gebouw ligt in de luwte, tussen de RAI en het Nhow hotel in. De bovenkant van het gebouw is zichtbaar vanaf de A10. In het gebied is het EC niet direct zichtbaar door de ligging achter de RAI en Nhow.	Er zijn voldoende parkeerplekken in de RAI. Tijdens evenementen kan parkeerruimte niet gegarandeerd worden. Aangenomen wordt dat de piekuren voor het gebruik van het EC zijn op een ander moment dan de uren waarop congressen over het algemeen plaats vinden.	De bouw van het EC is lastig te combineren met de uitvoering van Zuidasdok en de logistieke route uit het Masterplan RAI. Dit vraagt om afstemming met zowel Zuidasdok als Masterplan RAI.	Geen bijzonderheden.		Ja, de openbare ruimte rondom het gebouw moet nieuw ingericht worden. Daarnaast is het nodig om een voetgangersroute over het parkeerterrein van Nhow te maken. Er zijn geen kabels & leidingen onder de grond die de ontwikkeling in de weg zitten.
Zuid/RAI - Europaboulevard Verdichtingslocatie	Het EC past goed bij de grotere stedelijke functies van het congrescentrum en het hotel. Het ligt daar vlakbij, wel aan de andere kant van het spoor. Er liggen geen woningen in de nabije omgeving.	Nee, er is hier geen programma gepland. Het wateroppervlakte op de kavel is onderdeel van het hemelwaterafvoersysteem van zowel de snelweg als de omgeving. Realisatie van het EC vraagt om watercompensatie.	Er is genoeg ruimte op de kavel om het EC op verschillende manieren in te passen.	Ja, de openbare ruimte voor het gebouw, langs de Europaboulevard moet worden aangepast om de toegang tot het EC mogelijk te maken. Er moeten flinke aanpassingen worden gedaan, bijvoorbeeld in de vorm van een ventweg en een aantakking op de Europaboulevard. Daarnaast is er watercompensatie nodig. Bij de bouw moet rekening worden gehouden met de gasleiding die aanwezig is in de ondergrond. Proceskosten die verbonden zijn aan het uitvoeren van een impactanalyse en aanpassing integraal ontwerp Zuidadok komen ten laste van de gemeente.	De route van station RAI naar het EC is helder, maar het is geen levendige route. Er is wel voldoende beweging, ogen op straat en programma voor een sociaal veilige route door het programma aan de overkant van de Europaboulevard. Het is 4 minuten lopen van het station tot de locatie en het EC ligt direct in het zicht vanaf de uitgang van het station en ook vanaf de afrit is het goed te zien.	Er zijn voldoende parkeerplekken in de RAI en langs de Europaboulevard in de openbare ruimte. Tijdens evenementen kan parkeerruimte niet gegarandeerd worden.	Het combineren van de bouw van het EC en de uitvoering van het Zuidasdok vergt afstemming en nadere besluitvorming. .	De locatie valt binnen het Tracébesluit van Zuidasdok. Als gemeente Amsterdam over deze grond wil beschikken tbv ontwikkeling EC zal zij een verzoek moeten doen bij Zuidasdok. Het Rijk (RWS en Prorail), VRA en gemeente Amsterdam (Provincie Noord-Holland is agenda-lid) moeten als opdrachtgevers hierover een besluit nemen. De besluitvorming over dit verzoek duurt minimaal een half jaar. Na het verzoek volgt er een impactanalyse waarbij Zuidasdok beoogt inzichtelijk te maken wat de impact is op (de uitvoerbaarheid van) het geldende TB.		Ja, de openbare ruimte voor het gebouw, langs de Europaboulevard moet worden aangepast om de toegang tot het EC mogelijk te maken. Er moeten flinke aanpassingen worden gedaan, bijvoorbeeld in de vorm van een ventweg en een aantakking op de Europaboulevard. Daarnaast is er watercompensatie nodig. Bij de bouw moet rekening worden gehouden met de gasleiding die aanwezig is in de ondergrond. Proceskosten die verbonden zijn aan het uitvoeren van een impactanalyse en aanpassing integraal ontwerp Zuidadok komen ten laste van de gemeente.

CONCEPT