



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### Zuidas tussen space of flows en space of places = The Zuidas: combining a space of flows and a space of places

Majoor, S.

**Publication date**

2010

**Document Version**

Submitted manuscript

**Published in**

Vrije ruimten Zuidas AIR 2010: intimate stories on absence

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

Majoor, S. (2010). Zuidas tussen space of flows en space of places = The Zuidas: combining a space of flows and a space of places. In M. Horn, R. van Bladel, & F. Lomme (Eds.), *Vrije ruimten Zuidas AIR 2010: intimate stories on absence* (pp. 13-53). (Onomatopee; No. 47). Onomatopee.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

## Zuidas tussen Space of Flows en Space of Places

Stan Majoor

**'Zuidas' heet het centrumgebied van een hoogdynamische ontwikkelingszone aan de zuidrand van Amsterdam. Sinds midden jaren negentig wordt hier, rondom grote infrastructuur en een station, ijverig gebouwd aan een nieuw economisch centrum.**

**Zuidas past in een rijtje grootstedelijke ontwikkelingsprojecten die de afgelopen decennia in steden rondom de wereld worden ontwikkeld als knooppunten van mondiale communicatienetwerken. Iedere zichzelf respecterende stedelijke regio probeert via dergelijke projecten aantrekkelijke vestigingslocaties te creëren voor internationaal opererende bedrijven met een hoge economische toegevoegde waarde. Het zijn daarmee *de* plekken waar tal van internationale sociale, economische, culturele en maatschappelijke ontwikkelingen een fysieke vorm krijgen. Door hun eenzijdigheid als exclusieve kantorenlocaties komen ze vaak in conflict met lokale waarden en andere concepten over de inrichting van de ruimte. Juist door de concurrentiestrijd tussen locaties is er echter tegenwoordig meer aandacht voor het ontwikkelen van de bredere stedelijke potentie van dergelijke gebieden, als onderscheidend element. Het ontwikkelen van deze ambitie verloopt echter vaak moeizaam. Waarom is het combineren van economische en stedelijke functies zo belangrijk, welke uitdagingen levert dit op voor de planning en langs welke lijnen kunnen we over een inspirerende toekomst voor Zuidas en vergelijkbare projecten denken?**

### Projecten als verschillende 'Spaces'

De economische kracht van grote economische ontwikkelingslocaties zoals Zuidas ligt vooral in hun belang voor wat socioloog Manuel Castells de *Space of Flows* noemt.<sup>1</sup> Dit zijn de internationale netwerken van interacties, gevoed door geavanceerde telecommunicatie, die de wereldeconomie draaiende houden. Deze Space of Flows is grotendeels abstract, maar heeft ook concrete fysieke knooppunten nodig om te functioneren. Dit zijn de hedendaagse Zuidassen die, perfect aangesloten op (informatie)infrastructuur, plekken zijn van waaruit multinationale ondernemingen regie voeren in deze netwerken.

Terwijl de ontwikkeling van de knooppunten in de Space of Flows dus vooral begrepen moet worden vanuit een internationale gedeeltelijke 'plaatsloze' economische logica, is de achtergrond en het functioneren van de *Space of Places*, volgens Castells heel anders. Het gaat hier juist om de plek in het traditionele begrip, als een geografische afgeschermdde locatie. Op deze plekken, zoals een traditionele stadsbuurt, speelt zich een veel meer 'plaatselijke' stedelijkheid af met een grotere diversiteit aan gebruiken, bewoners, maar vooral ook historische en culturele betekenissen. Terwijl de knooppunten in de Space of

---

<sup>1</sup> Castells (1996).

Flows zich vaak kenmerken door ruimtelijke ééndimensionaliteit – vooral kantooromgevingen of vliegvelden volgens een strak plan gerealiseerd – kent de Space of Places een grotere variëteit aan uitdrukkingsvormen. Alhoewel Castells een gevaar ziet dat de economisch sterke Space of Flows uiteindelijk steeds meer de Space of Places gaat overheersen zijn er in grote ruimtelijke ontwikkelingsprojecten juist veel spannende mogelijkheden beide werelden te combineren. Vanuit drie samenhangende punten is een dergelijke ontwikkeling ook steeds meer gewenst geworden:

- (1) Hoewel het belangrijkste doel van deze projecten is *particuliere* investeringen aan te trekken en te accommoderen, speelt de overheid een zeer belangrijke rol om met *publieke* investeringen de (fysieke) randvoorwaarden voor deze knooppunten te scheppen. Het gaat dan bijvoorbeeld om grote investeringen in infrastructuur, telecommunicatie en het bouwrijp maken van kavels, alsook meer indirecte ‘investeringen’ in bijvoorbeeld een aantrekkelijk belastingklimaat. Om deze uitgaven politiek acceptabel te maken groeit de noodzaak deze projecten een bredere missie te geven. Een koppeling aan doelstellingen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling, duurzaamheid en cultuur geeft politici die deze projecten steunen vaak een steviger politiek mandaat.
- (2) Zoals eerder vermeld staan de knooppunten in deze Space of Flows in hevige concurrentie met elkaar. Veel van deze knooppunten richten zich op de financiële sector en zakelijke dienstverlening. Maar achter een kort lijstje met redelijk onbedreigde ‘toppers’ zoals Londen, New York, Frankfurt en Hong Kong, vindt daar een hevige concurrentiestrijd plaats tussen tal van kleinere knooppunten, waaronder Amsterdam. Kansen kunnen daarin verkeren door externe oorzaken zoals crises, fusies, overnames of uitplaatsing van werkgelegenheid naar andere plekken. Kleinere knooppunten met een te eenzijdig economisch profiel zijn hierdoor extra kwetsbaar. Een grotere diversiteit van programma en dragende economische functies is dan ook noodzakelijk om deze knooppunten – en daarmee dus ook de grote publieke investeringen die ermee gepaard gaan – niet te afhankelijk te maken van dergelijke externe veranderingen.
- (3) In de concurrentiestrijd tussen de knooppunten in de Space of Flows heeft in het laatste decennium een herwaardering plaatsgevonden van het belang van de kwaliteit van de stedelijke omgeving voor het functioneren van het knooppunt. De woon- en werkwensen van hoogopgeleide kenniswerkers wordt daarbij vaak als uitgangspunt genomen, omdat deze bedrijven strijden om hun arbeidsgunsten. Deze zouden graag werken in een omgeving met aantrekkelijke en praktische voorzieningen (zoals lunchrooms, stomerijen, fitness centra, kinderopvang, supermarkten, cafés en restaurants), een goed verzorgde openbare ruimte en de nabijheid van recreatiefuncties (zoals parken en culturele voorzieningen). Verwacht wordt dat dergelijke meer stedelijke omgevingen ook persoonlijke ontmoetingen, en daarmee kennisuitwisseling tussen personen bevordert. Ook de integratie met kennisinstututen draagt daaraan bij. Daarnaast ontstaat door een combinatie van

kantoren met woon- en winkelfuncties een levendiger gebied dat op meerdere momenten van de dag en week een veilige en positievere uitstraling heeft dan een traditioneel kantorenpark. Vooral voor hun representatieve (hoofd-) kantoren lijken bedrijven gevoelig te zijn voor dergelijke gebiedskwaliteiten, die we in de rest van dit hoofdstuk zullen aanduiden als 'stedelijkheid'.<sup>2</sup>

De ambitie om nauwe economische profielen van deze projecten te verbreden tot meer stedelijke ambities is al volop waar te nemen in de visie- en planvorming voor Zuidas en vergelijkbare projecten. Kritisch onderzoek van de planologen Salet en Gualini heeft echter aangetoond dat het realiseren van deze doelstelling bij vele Europese projecten vaak moeizaam verloopt.<sup>3</sup> Zo is menging van activiteiten wel bijna overal te vinden, maar beperkt deze zich vaak tot functies die puur faciliterend zijn aan de doelstelling van een hoogwaardig economisch centrum, zoals luxe horeca en exclusieve woningen. Hierdoor draagt dit nauwelijks bij aan de realisatie van een echt goed functionerende stedelijk plek. Een onderliggend probleem dat zij schetsen is dat plan- en besluitvormingsprocessen rondom deze projecten zich vaak afspelen in gesloten projectgerichte organisaties met korte lijnen tussen publieke en particuliere partijen. Publieksparticipatie wordt hierin vaak tot het minimale beperkt. Informatie over projecten is over het algemeen in handen van 'public relations' specialisten. Dit maakt het uitermate moeilijk om maatschappelijke betrokkenheid bij dergelijke projecten te organiseren. Soms creëren projecten grote controverses, maar vaker worden ze ontwikkeld zonder grote ophef en zonder veel bemoeienis van de buitenwereld.

Hoe kunnen we dit probleem beter begrijpen en van daaruit voorstellen doen om tot een betere integratie tussen beide werelden te komen? De eerste stap is de verschillende logica's die vanuit de Space of Flows en Space of Places met betrekking tot het functioneren van gebieden en de organisatie van planvorming komt te onderkennen.

### **Verschillende planning logica's**

Voor de optimalisatie van de knooppunten voor Space of Flows heb je een andere planning nodig dan voor het succesvol creëren van Space of Places. Bij de knooppunten in de Space of Flows gaat het in eerste instantie dus vooral om de kwaliteit van de (fysieke) infrastructuur voor (internationale) bedrijvigheid. Vaak vertegenwoordigen dergelijke nieuwe ontwikkelingen qua schaal en vorm een geheel andere wereld. Het gaat hier om ruimten die in eerste instantie op zichzelf en andere knooppunten gericht zijn en veel minder op de

---

<sup>2</sup> Het is hierbij wel belangrijk te vermelden dat de aantrekkelijkheid van een vestigingsplaats voor kantoren slechts deels door het ontwerp en functioneren van het knooppunt zelf wordt bepaald. Het ligt ook, vaak letterlijk, buiten de invloedssfeer van het project. Te denken valt daarbij aan zaken als een stabiel politiek klimaat, goede scholingsvoorzieningen en de nabijheid van aantrekkelijke woonomgevingen.

<sup>3</sup> Salet en Gualini (2007).

omliggende buurten. Dergelijke investeringen worden gelegitimeerd met doelstellingen over economische ontwikkeling. Tegenstanders worden daarom ook vaak in de hoek gezet van NIMBY (Not In My BackYard) opposanten die dit grotere belang tegenwerken.

Om dergelijke projecten efficiënt te plannen en realiseren worden vaak nieuwe bestuurlijke organisaties opgezet met nauwe banden tussen publieke en particuliere partijen. Er moeten grote publieke investeringen worden gedaan in de infrastructuur en de besluitvorming hierover heeft vaak een sterk dictatoriaal karakter. De particuliere investeerders die zijn betrokken bij dergelijke projecten, waarderen deze gesloten planvormingsprocessen omdat zij geen voordeel hebben bij moeizame meer publieksgeoriënteerde politieke processen. Zij willen zekerheid over hun investeringen. Bij moeilijkheden in de besluitvorming dreigen ze vaak te kiezen voor andere concurrerende locaties. Overheden, bang om deze cruciale spelers te verliezen, beantwoorden deze wensen daarom vaak en nemen een zeer faciliterende houding aan in dergelijke projecten.

De planning van een goed functionerende Space of Place vraagt om een heel ander proces, dat minder functioneel een op economische rationaliteit gebaseerd 'eindproduct' nastreeft. Het gaat hierbij veel meer om het accommoderen van een diversiteit van belangen, functies en gebruikers in de ruimte. Als we ons concentreren op het niveau van de stadsbuurt komt automatisch al de vraag naar voren: 'kan je een dergelijke buurt wel plannen?' Zijn de meest succesvolle, betekenisvolle en goed functionerende wijken niet organisch gegroeid? Het nadenken over het 'plannen' van een goed functionerende wijk is inderdaad lastig omdat het juist inherent is aan de definitie van een Space of Place en dat het hierbij niet alleen gaat om de fysieke aspecten, maar vooral ook om het functioneren en de betekenis van de wijk.

Het is echter wel mogelijk om de randvoorwaarden te creëren waaronder succesvolle Space of Place meer kans krijgt. Dat gaat dan zowel om fysieke als procesmatige randvoorwaarden. Om met het laatste te beginnen: het organiseren van meer open planprocessen waarin meerdere visies op het (nieuwe) gebied bediscussieert worden, waar maatschappelijke betrokkenheid in plan- en besluitvorming wordt gestimuleerd, waarin op een bottom-up manier wordt nagedacht over gewenste vormen van verstedelijking, een programma van functies en dergelijke.

Bij de fysieke randvoorwaarden wordt, als het gaat om stedelijke omgevingen, vaak teruggerepen op het klassieke werk van Jacobs.<sup>4</sup> Zij verklaarde het succes van een goed functionerende stadswijk vooral uit hoge dichtheden, mening van functies en diversiteit aan activiteiten en mensen. In combinatie met een menselijke maat van verstedelijking en vele 'plintfuncties' zou dit leiden tot levendige straten. In oude en nieuwe gebouwen zouden duurdere en goedkopere functies een plek vinden. Maar meer nog dan het volgen van deze fysieke randvoorwaarden voor de inrichting, kenmerkt een succesvolle stedelijke wijk zich volgens Jacobs in een soort organische vitaliteit die er voor zorgt dat een wijk zichzelf steeds

---

<sup>4</sup> Jacobs (1961), zie ook het recente boek onder redactie van Franke en Hospers (2009) met een discussie over het belang van het werk van Jacobs voor de hedendaagse planologie.

opnieuw blijft uitvinden en nieuwe activiteiten accommoderen. De droomplekken van Jacobs zijn de oude gemengde stadswijken waarin aan deze fysieke randvoorwaarden wordt voldaan. De opkomst van wijken zoals de Pijp en de Jordaan in Amsterdam in de laatste decennia zijn een bewijs voor haar stelling, maar ook in vele andere steden zijn deze oude 'spannende' plekken economisch zeer vitaal gebleken.<sup>5</sup>

Terwijl een verdere integratie van de logica van de Space of Flows en Space of Places zeer gewenst is, om stedelijke vitaliteit in economische knooppunten te realiseren zorgden de verschillende logica's ervoor dat dit nog niet zo eenvoudig is. Ook het project Zuidas probeert al enige tijd een economisch *en* stedelijk gebied te worden. De huidige economische crisis heeft de urgentie van het realiseren van deze doelstelling nog verder vergroot, omdat de economische grondvesten van het project onder druk staan. Na een korte plaatsbepaling van het project en een analyse van de ontwikkeling in de laatste 15 jaar zal ik ingaan langs welke inhoudelijke en procesmatige lijnen deze integratie vorm kan worden gegeven.

### **Van incident naar ontwikkelingsstrategie**

Zuidas is een label voor een gebied van ongeveer 270 hectare aan de zuidrand van Amsterdam. Het is het centrumgebied van een veel groter gebied vol ruimtelijke ontwikkelingen dat grofweg loopt van Hoofddorp/Schiphol Airport in het zuidwesten van Amsterdam naar het kantorengedrag Amstel III bij Amsterdam Holendrecht ten zuidoosten van de stad. Het is deze corridor, goed gefaciliteerd door een internationale luchthaven, weg- en railinfrastructuur, die zich de laatste twee decennia heeft ontwikkeld tot de meest dynamische economische zone van Nederland.

Door succesvolle allianties van 'home-carrier' KLM, en met behulp van vele overheidsinvesteringen in de infrastructuur, ontwikkelde Schiphol Airport zich sinds de jaren tachtig tot een vooraanstaande Europese luchtvaart 'hub' op het gebied van passagiers en goederenvervoer. De vele, aan de luchthaven gerelateerde bedrijvigheid op en rond Schiphol vormt samen met de Amsterdamse haven een belangrijke pijler in de (logistieke) economie van de regio. Aan de andere kant van de corridor ontwikkelde het bedrijventerrein Amstel III zich vanaf diezelfde periode als locatie voor grote kantoren voor de zakelijke dienstverlening, een ander traditioneel zwaartepunt van de Amsterdamse economie. De historische binnenstad bood onvoldoende plek voor nieuwe grotere, goed bereikbare (zicht-) locaties met veel parkeermogelijkheden. Culturele en recreatieve functies en meer kleinschalige dienstverlening bleef nog wel georiënteerd op het centrum van Amsterdam. Toch is dat nu niet meer het natuurlijke middelpunt van *alle* belangrijkste economische

---

<sup>5</sup> Een te groot succes snijdt de vitaliteit in deze buurten vaak ook weer in de vingers. Als plekken te duur worden voor starters (zowel bewoners als startende economische functies) verdwijnt een groot deel van de dynamiek weer.

functies in de regio. Vooral de zuidkant van Amsterdam reflecteert steeds meer een ontwikkelingspatroon dat zich al veel eerder, vooral de Verenigde Staten, voordeed: het verspreiden en daarbinnen soms herclusteren van stedelijke activiteiten in een veel ruimer hoogdynamisch 'stedelijk veld'.

Hoofdkantoren voor de financiële en zakelijke dienstverlening waren aan het begin van de jaren negentig nog voornamelijk gevestigd in de historische binnenstad. Een golf van fusies en overnames in deze sector zorgde er toen voor dat twee toonaangevende Amsterdamse financiële instellingen, ABN/AMRO en ING, zich gingen oriënteren op een nieuw te bouwen hoofdkantoor. Voor Amsterdam werd het belangrijk een nieuw fysiek knooppunt te realiseren om een belangrijke speler te blijven in de snel internationaliserende Space of Flows rondom deze sectoren.

De gemeente zette zich mede daarvoor vanaf het midden jaren tachtig in om de grotendeels in onbruik geraakte zuidelijke IJ-oever te ontwikkelen als een dergelijke nieuwe prestigieuze kantorenlocatie voor de stad. De particuliere sector koos er echter uiteindelijk voor dit nieuwe knooppunt te realiseren in de zich snel ontwikkelende zuidelijke zone. Hier was de bereikbaarheid optimaal, onder meer vanwege de nabijheid van Schiphol. Het was ABN/AMRO die de gemeente uiteindelijk dwong om in te stemmen met een bouwplan voor een nieuw hoofdkantoor in een gebied rondom station Zuid/WTC dat al snel tot 'Zuidas' werd gedoopt.

Daarmee werd economisch leven gewekt in een plek die al sinds een decennium op de kaart stond als klein 'overloopgebied' voor economische functies uit de binnenstad. Aan de noordkant van het stoptreinstationnetje Zuid/WTC werden in dat kader in de jaren tachtig enkele kantoren gebouwd, waarvan meest prominent de rechtbank en het World Trade Center. Met in een wat grotere cirkel de campus van de Vrije Universiteit en het RAI congres- en expositiecentrum, waren daarmee al enkele interessante spelers voor het creëren van een nieuwe economische zone aanwezig.

De gemeente Amsterdam en deze pionierende particuliere partijen raakten snel overtuigd van de economische waarde van een gebied dat tot voor kort grotendeels een stedelijke randzone was met sportclubs, schoolwerktuinen en parkeerplaatsen. Een 'Zuidas Coalitie' met overheidspartijen, investeerders en al aanwezige belanghebbenden werd gevormd om tot een ontwikkelingsstrategie te komen. Uitgangspunt werd daarbij al snel om Zuidas te ontwikkelen tot een nieuw economisch *en* stedelijk centrum van de regio met een totaal vastgoedprogramma van meer dan 2,5 miljoen vierkante meter.

Een cruciale stedenbouwkundige randvoorwaarde daarvoor was om een oplossing te vinden voor de bundel infrastructuur (sporen en snelweg) die het gebied doormidden slijt.

Gemeente en particuliere investeerders gaven de voorkeur aan een zogenaamd dokmodel, waarbij alle infrastructuur onder de grond zou worden aangelegd. Hiermee zou niet alleen de grote fysieke, visuele en milieutechnische hinder van deze barrière verwijderd worden, waardoor woningbouw in grote delen van het gebied mogelijk werd, het zou ook een veel

groter totaal ontwikkelingsprogramma mogelijk maken. Deze meeropbrengsten zouden worden aangewend om de extra kosten van deze dure oplossing te bekostigen. De gemeente Amsterdam was zo overtuigd van deze oplossing dat het al snel aankondigde alle toekomstige winsten uit grondontwikkeling in het gebied te herinvesteren in het dokmodel. Door grote risico's en hoge kosten hebben de (moeizame) onderhandelingen tussen gemeente, rijksoverheid en particuliere partijen rondom dit voorstel zich echter meer dan tien jaar voortgesleept.<sup>6</sup> Uiteindelijk is recent besloten om te beginnen tunnels voor het autoverkeer aan te leggen, waardoor het in ieder geval mogelijk wordt om veel meer woningbouw in Zuidas te realiseren.

### **Vragen rondom een succesvolle (kantoor)locatie**

Zuidas ontwikkelde zich in de laatste vijftien jaar tot een succesvolle kantoorlocatie voor de financiële en zakelijke dienstverlening. In het voetspoor van de hoofdkantoren van ABN/AMRO en ING volgden tal van bedrijven in de financiële en juridische hoek. Er is al bijna 1 miljoen vierkante meter vastgoed gerealiseerd. Het World Trade Center werd uitgebreid en de huurprijzen voor Zuidaskantoren stegen tot de hoogste van Nederland. De strategische waarde van het zakelijk knooppunt Zuidas werd verder geoptimaliseerd door het doortrekken van de spoorlijn waardoor station Zuid een Intercity status kreeg met directe verbindingen met het midden en oosten van het land. De ringlijnmetro en – in de toekomst wellicht de Noord/Zuid metrolijn – optimaliseren de bereikbaarheid binnen Amsterdam.

Terwijl de economische ontwikkeling voorspoedig verliep, bleef in deze eerste periode de realisatie van de stedelijke ambitie nog sterk achter. Door de aanwezigheid van de zware infrastructuur in het midden van het projectgebied was het niet mogelijk woningen te bouwen in grote delen van het gebied. Meer aan de rand van het gebied is wonen nu al mogelijk. De eerste grote ontwikkeling op dat vlak, het gebied Gershwin, liep echter grote vertraging op door planologische procedures. Daardoor waren het vooral de nieuwe kantoren rondom het WTC en in de deelgebieden Mahler 4 en Vivaldi die de toon zetten voor het imago van het gebied. In deze nog eenzijdige gebieden komt de stedelijke beleving nog maar moeizaam op gang. Het gebied functioneert momenteel alleen goed gedurende kantooruren. Daarbuiten heeft, met uitzondering van het station, bijna niemand er iets te zoeken omdat er geen grote publieksfuncties zijn. De horecavoorzieningen zijn eenzijdig gericht op het duurdere (kantoor)publiek, terwijl de gemeente nog terughoudend is met grote winkelcomplexen, vanwege concurrentie met nabijgelegen winkelgebieden. Beloofde culturele voorzieningen, zoals een museum in het Beatrixpark (deelproject Beethoven) en een theater bij de RAI (deelgebied Kop Zuidas), zijn op losse schroeven komen te staan.

---

<sup>6</sup> Voor een uitgebreide analyse van de plan- en besluitvorming van de Zuidas en specifiek rondom het dokmodel, zie Majoor (2008).

Het resultaat anno 2010 is daarom vooral nog dat van een kantorengedebiet in ontwikkeling, met een zeer beperkte stedelijke beleving. Mede door de vrij gesloten visie- en besluitvorming spreekt het project nog weinig aan bij de bevolking, die nauwelijks het idee heeft te kunnen meedenken over het project.

Recentelijk is Zuidas op verschillende manieren in de problemen gekomen. Ten eerste is daar de wereldwijde economische crisis waardoor de twee grootste particuliere spelers in het gebied, ABN/AMRO en ING, aan het wankelen zijn geraakt. Terwijl de crisis nog af te doen is als een 'incident' staat de positie van Amsterdam als belangrijk knooppunt in de internationale Space of Flow rondom financiële dienstverlening al langer sterk onder druk. Dit leidt tot fors minder werkgelegenheid en daarmee ook behoefte aan kantoorruimten, zowel in de financiële sector zelf als in de dienstverleners daar omheen.<sup>7</sup> Dit in een periode waarin de leegstand in kantoren in de Nederland sowieso is opgelopen tot boven de 13 procent, terwijl prijzen voor dure appartementen gedaald zijn de laatste twee jaar. Recentelijk is het project ook nog in een negatief daglicht komen te staan door een uitgebreide fraudezaak rondom de ontwikkeling van twee prominente projecten in het gebied (Eurocenter en Symphony).<sup>8</sup> Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het vertrouwen van ontwikkelaars en beleggers in het gebied.

Al deze aspecten zorgen ervoor dat het financiële model van het project onder druk staat. Ondanks de toezegging van de rijksoverheid om veel geld te investeren in de tunnel is het de vraag of de gemeente genoeg uit de ontwikkeling van gronden op en rond de tunnel kan genereren om het financieel model sluitend te maken. Dit terwijl in de rest van de stad de financiële noden hoog zijn en Amsterdam zich geen tweede fiasco zoals de aanleg van de Noord-Zuidlijn kan permitteren.

Met een smal economisch profiel, dat ook nog eens onder druk staat, heeft de Zuidas een onzekere toekomst. Het heeft dan weinig politiek en maatschappelijk krediet in zijn aanspraak op vele honderden miljoenen overheidssubsidie en publieke grondopbrengsten die erin geïnvesteerd moeten worden. Op dit moment heeft het gebied een belangrijke economische functie maar 'geeft' het, behoudens dat, de stad nog weinig terug. En dat terwijl er hiervoor wel grote kansen zijn, juist door de strategische ligging en het feit dat hier een belangrijk economisch knooppunt is gelegen. Langs welke lijnen kan de logica van Space of Place en Space of Flows geïntegreerd worden zodat voorkomen wordt dat het gebied de zoveelste inwisselbare kantorenlocatie wordt?

## **Een nieuw programma voor Zuidas**

Hoe kan de ontwikkeling van de Zuidas in de toekomst vormgegeven worden zodat de behoeften van het knooppunt in de Space of Flows (een goed functionerende locatie voor hoogwaardige economische functies) en de Space of Place (een goed functionerend

---

<sup>7</sup> Engelen (2007).

<sup>8</sup> Van der Boon & Van der Marel (2009).

organisch stedelijk gebied) elkaar aanvullen en versterken? Inhoudelijk gezien zouden de lijnen van een dergelijk programma moeten lopen via het accentueren van thema's die belangrijk zijn voor beide logica's. Voorstellen uit die hoek zijn realistisch omdat ze werken vanuit de vooronderstelling dat investeringen in stedelijke kwaliteit toch vooral samen moeten gaan met die van de logica van de plek als knooppunt in de Space of Flows. Vanuit deze logica is immers het meeste publieke en particuliere investeringskapitaal aanwezig.

Enkele voorbeelden van belangrijke verbindende thema's tussen deze twee werelden:

- (1) *De bereikbaarheid van de plek.* Het spoor- en metroknooppunt in het centrum van het gebied is niet alleen van belang voor het functioneren van de huidige en toekomstige economische functies, maar ook voor alle andere bezoekers en omwonenden. Het station is daarnaast de meest natuurlijke 'publieke' en drukke plek van de hele Zuidas en heeft een unieke stedelijke potentie. Gebruik dit door dit knooppunt nog verder te optimaliseren zowel qua ontwerp als ook qua verbindingsmogelijkheden. Verbeter daartoe zowel (inter-) nationale verbindingen (Hogesnelheidstrein en betere integratie met Schiphol) alsmede ook regionale en lokale verbindingen. Het Centraal Station van Amsterdam bedient momenteel 11 verschillende tramlijnen. Station Zuid heeft er nu één! Ook het aantal stads- en streekvervoerverbindingen is een stuk kleiner. Langzamerhand zou dit meer in balans moeten komen om station Zuid daadwerkelijk een tweede stedelijk centrum van Amsterdam te laten worden.
- (2) *Zet maximaal in op menging.* Een goed functionerende openbare ruimte is de grondlegger voor een succesvol gebied, zowel voor de aanwezige economische functies als voor bezoekers en (buurt)bewoners. Dit is slechts deels een kwestie van een aantrekkelijke inrichting, het heeft vooral te maken met de aanwezige functies in het gebied. Menging blijft hier het toverwoord. Natuurlijk is hierin het toevoegen van woningen van belang omdat dit zorgt voor meer activiteiten op andere momenten van de dag en een groep mensen introduceert die verbondenheid met het gebied krijgen, iets wat nu nog nauwelijks het geval is. Van belang is ook een diversiteit aan functies en aanbod. Dus niet slechts inzetten op exclusieve horeca bijvoorbeeld. Hoewel de top van de financiële en zakelijke dienstverlening op Zuidas werkt heeft immers niet iedere Zuidas werker een topsalaris. Er zijn bovendien ook veel studenten in de omgeving. Geef daarom ook ruimte aan horeca die zowel een afspiegeling vormt van de diverse achtergrond van de werkers, alsmede van de inwoners van de omliggende buurten en de gebruikers van het station. Geef daarnaast meer ruimte voor een gevarieerd winkelaanbod van zowel dagelijkse, als niet-dagelijkse goederen. Deze zullen profiteren van de prima bereikbaarheid van de locatie.
- (3) *Realiseer veel meer publieks- en culturele functies.* Publieksfuncties zoals bijvoorbeeld een openbare bibliotheek, een zwembad, een filmtheater, een museum en galleries sluiten aan bij behoeften van zowel de werkers als mensen uit de rest van de stad. Ze

zorgen ervoor dat er ook mensen naar het gebied komen om andere redenen dan werk of voor het nemen van de trein. Deze functies kunnen ook voor de economische functies op de Zuidas nuttig zijn. Culturele plekken en instituten kunnen de blik verbreden van bewoners en gebruikers van het gebied, en bijdragen aan nieuwe raakvlakken tussen beide, door middel van tentoonstellingen en culturele activiteiten.

Procesmatig is het vooral van belang om minder te werken met eindbeelden en de ontwikkeling van de Zuidas vooral te zien als een doorgaand proces dat flexibel kan inspelen op maatschappelijke en economische veranderingen. Maar uiteraard zonder dat dit betekent dat er geen ambitie meer zou moeten zijn, of dat er geen tijdspad van bepaalde investeringen meer bestaat.

Het doel zou echter moeten zijn om het gebied in een bepaalde richting te ontwikkelen als 'een gemengd stedelijk centrum', zonder dat de fysieke vorm daarvan al in een keurslijf is gegoten. Een projectmatige organisatiestructuur – zeer van belang om de knooppunten van de Space of Flows te ontwikkelen – past hier prima in, maar moet zich dan wel beperken tot de uitvoerende taken. Daar boven zou een meer publiek en politiek georiënteerd orgaan moeten komen dat zich richt op de strategische lijnen van de ontwikkeling. Hierin zou ook, duidelijker dan nu, de politieke aanspreekbaarheid van het project moeten worden georganiseerd. Een dergelijk orgaan moet uitgebreide maatschappelijke voelhoorns hebben en streven naar een infrastructuur- en vastgoedontwikkelingsproject in combinatie met een maatschappelijk en cultureel programma. Kunst en cultuur komen daarmee waarschijnlijk niet alleen veel centraler te staan in het fysieke programma, ze kunnen, als vertegenwoordigers van vrijere denkvormen ook een belangrijke rol spelen in het denken over het proces en het betekenis geven aan de fascinerende ontwikkeling die Zuidas is. Maak daartoe het ontwikkelingsproces open en zichtbaar en articuleer daarbinnen alternatieven. In een dergelijke situatie wordt het uiteindelijk veel minder belangrijk of de Zuidas zich ontwikkeld tot het beeld zoals op de vele maquettes en *artist impressions* te zien is. Interessanter, belangrijker en spannender dan de bestemming wordt dan de ervaring van transformatie.

## Literatuur

Boon, V. van der en G. van der Marel (2009): *De Vastgoedfraude, Miljoenenzwendel aan de top van het Nederlandse bedrijfsleven*, Amsterdam: Nieuw Amsterdam Uitgevers.

Castells, M. (1996): *The Rise of the Network Society*, Cambridge MA: Blackwell Publishers.

Engelen, E.R. (2007): "'Amsterdamned'? The Uncertain Future of a Financial Center", *Environment and Planning A*, Vol. 39(6), pp. 1306-1324.

Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.

Franke, S. en G.-J. Hospers (redactie) (2009): *De Levende Stad, Over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs*, Amsterdam: Uitgeverij SUN.

Majoor, S.J.H. (2008): *Disconnected Innovations, New urbanity in large-scale development projects: Zuidas Amsterdam, Ørestad Copenhagen and Forum Barcelona*, Delft: Eburon.

Salet, W.G.M. en E. Gualini (redactie) (2007): *Framing Strategic Urban Projects, Learning from current experiences in European urban regions*, London: Routledge.