

Amsterdam Zuidas: trekken aan een dood paard



Na het vastlopen van het IJ-oeverproject, begon de gemeente Amsterdam twintig jaar geleden aan de verdere ontwikkeling van de Zuidas tot A-locatie van kantoren. Ofschoon het bedrijfsleven niet wil meebetalen, blijft de gemeente vasthouden aan het in een tunnel onderbrengen van aanwezige infrastructuur. In de huidige tijd lijkt een dergelijke op speculatie gebaseerde stedenbouw echter niet meer te werken.

In de regio Amsterdam die loopt van Haarlem tot Almere en van Zaanstad tot Hilversum wonen 1,4 miljard mensen en wordt 17 procent van het BNP verdiend. Dit is hét centrum van de ICT, de creatieve sector en de financiële en zakelijke dienstverlening.

Om deze redenen investeren rijk, gemeente, regio en provincie, ondanks de schuldencrisis, liefst 1.4 miljard euro in het ondergronds brengen van de snelweg A10. Het wordt gezien als een belangrijke stap in de verdere ontwikkeling van de [Zuidas](#) tot dé toplocatie voor kantoren in de buurt van Schiphol.

Afgelopen dagen publiceerde de Amsterdamse krant [Het Parool](#) een boeiende serie artikelen over de ontwikkeling van de Zuidas, geschreven door Hugo Logtenberg en Bas Soetenhorst. De oorsprong van dit idee ligt in de jaren tachtig, toen Amsterdam aanvankelijk al zijn kaarten zette op de ontwikkeling van de IJ-oevers. De banken werkten echter niet mee en noodgedwongen verlegde het college zijn aandacht naar de Zuidas. Tot op de dag van vandaag is ze hiermee bezig.

De omgeving van de A10 was en is gezien de nabijheid van Schiphol een voor de hand liggende locatie voor de hoofdkantoren van financiële en zakelijke instellingen. ABN AMRO verhuisde al snel naar de Zuidas, de ING volgde niet veel later. Maar waarom de gemeente op het idee kwam om snelweg, sporen en station over een lengte van meer dan een kilometer ondergronds te brengen, wordt ook na lezing van de reconstructie van Het Parool niet duidelijk.

Een ding is duidelijk, het stedenbouwkundige plan dat de gemeente voor het gebied maakte, is eerder een rem op dan een stimulans voor de ontwikkeling van het gebied geweest. Dit blijkt uit het volgende:

- Het ondergronds van de infrastructuur moest het “litteken” van de snelweg verwijderen en Plan Zuid van [Berlage](#) en [Buitenveldert](#) aan elkaar “helen”. Maar dat daarvoor in de plaats een muur aan kantoorpaleizen zou komen, is gemakshalve vergeten, stellen Logtenberg en Soetenhorst droog vast.
- Het plan voor het dokmodel werd niet gesteund door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit vond dat Amsterdam met de Noordzuidlijn en de nieuwe zeesluis sterk overvroeg. Volgens V&W zijn de kosten en de bouwtechnische risico's te groot en leidt het dokmodel tot pure geldsmijterij.
- Het Ministerie van Financiën is in de figuur van minister Gerrit Zalm sterk voor het dokmodel, op voorwaarde dat het bedrijfsleven meebetaalt. Zalm hoopt ook, dat de Zuidas een schoolvoorbeeld zal worden van publiekprivate financiering. De financiering blijkt echter niet rond te krijgen, zelfs niet op basis van de (veel te) rooskleurige scenario's die het projectbureau hanteert.
- Als in 2003 eindelijk wordt begonnen met de uitgifte van gronden, blijkt het plan niet opgewassen te zijn tegen de realiteit van de projectontwikkeling. De kantoren die aan de Zuidas verrijzen, zijn volgens Logtenberg en Soetenhorst fraai, maar de beloofde samenhang daartussen en de kwaliteit van de openbare ruimte vallen tegen.
- Anders dan in het traditionele stedenbouwkundige plan, is in een groot stedelijk project als de Zuidas de figuur van de architect als coördinator cruciaal. Het Parool beschrijft hoe [Pie de Bruijn](#) na een conflict over het ontwerp van de [Symphony](#) torens door de mangel wordt gehaald en gedwongen is zijn ontslag te nemen.

De serie in het Parool maakt duidelijk dat van de ambitie om een nieuw stadsdeel boven snelweg en spoor te maken weinig terecht is gekomen. "Van het miljardenplan resteert een uitgekleden versie in een door de vastgoedfraude besmet gebied." Dat Amsterdam en Nederland een A-locatie moeten hebben, valt te begrijpen en is te verdedigen, maar waarom moet hiervoor zo veel geld in de grond worden gestopt?

Amsterdam is er ook nu nog van overtuigd dat in de bijgestelde versie de tunnel voor de A10 er komt. Het rijk heeft immers onlangs bij monde van Minister Melanie Schultz een miljard euro toegezegd. Waar de gemeente dat optimisme op baseert, is nog niet helemaal duidelijk. Ze moet zelf 200 miljoen euro bijdragen, terwijl het volgens Het Parool nog slechts 75 miljoen in kas heeft. Bovendien is de laatste vijf jaar de ontwikkeling van de Zuidas gestagneerd. De enige uitzondering hierop is de komst van Deloitte die daarvoor echter een leeg kantoor in Amsterdam Slotervaart achterliet.

Als je dit zo allemaal overziet, zou je denken, dat de Zuidas een ander plan kan gebruiken. Belangrijker nog is misschien dat gaat worden gewerkt aan nieuwe modellen voor infrastructuur en financiering. Nodig is een architectuur die niet meer op het maken van schulden is gebaseerd, maar die binnen de beperkte budgetten nadenkt over wat reëel wel mogelijk is.