

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [8]: Stadtregionen planen = Stadsregio's plannen

Artikel: Het opkomende tweede centrum van de stad?
Autor: Majoor, Stan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583476>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



De financiële branche bouwde op de Zuidas nieuwe hoofdkantoren. | Die Finanzbranche errichtete in Zuidas neue Hauptsitze.



Plattegrond stand 2014 | Lageplan Stand 2014
 Tijdelijk initiatief | Zwischennutzung
 Bestaand | Bestehend
 Bouwplan in uitvoering | In Ausführung
 Opgeleverd | Fertiggestellt
 Bouwplan in voorbereiding | In Vorbereitung
 In studie, nog geen bouwplan | Studie, noch kein Bauplan

Het opkomende tweede centrum van de stad?

De Zuidas is breed opgezet en eenzijdig als zakenwijk gepland. Na de crisis moet de planning zich openen voor veelzijdig en goedkoop gebruik.

Tekst:
 Stan Majoor, Universiteit van Amsterdam
 Foto's en plannen:
 DRO

De groeiende vraag naar grotere kantoorgebouwen tijdens de jaren '80 en '90 bracht de gemeente Amsterdam ertoe om te zoeken naar nieuwe locaties om de druk op de historische binnenstad te verlichten. Terwijl er ambitieuze plannen voor een nieuwe zakenwijk aan de IJ-oeveren werden opgesteld, kregen grote private actoren in het begin van de jaren negentig belangstelling voor de zuidelijke rand van de stad. Investerings in weginfrastructuur en spoor en de nabijheid van de snelgroeiende luchthaven Schiphol betekenden dat dit gebied zich had ontwikkeld tot een strategische ontwikkelingslocatie voor de regio Amsterdam, met goede verbindingen naar de rest van de Randstad en daarbuiten. De gemeente, die de grootste grondeigenaar was, noemde het gebied Zuidas. In nauwe samenwerking met particuliere partijen zette de gemeente een projectbureau op om het gebied te ontwikkelen tot een nieuwe 'internationaal concurrerende locatie' en een 'tweede centrum' voor Amsterdam. De locatie is in twee delen verdeeld door een reusachtige corridor van snelwegen, spoorwegen en metrolijnen. Deze corridor is

niet alleen de ruggengraat van de toegankelijkheid, maar produceert ook luchtvervuiling en lawaai, en verhindert grote woningbouwprogramma's in het gebied. De betrokkenheid van de rijksoverheid als eigenaar van deze infrastructuur maakte de zaken politiek gezien ingewikkelder. Pogingen om een Public Private Partnership op te zetten om een tunnel van 1,2 kilometer te ontwikkelen met vastgoed erbovenop, werden in 2008 in de nasleep van de wereldwijde financiële crisis opgegeven.

Meer creatief gebruik

Na 2008 werd gedurende bijna drie jaar geen enkel perceel verkocht. De projectleiding kwam in een fase van heroriëntatie. Terwijl Zuidas als een relatief succesvolle kantoorlocatie functioneerde, ging er weinig aantrekkingskracht voor wonen vanuit. Ook de stedelijke beleving bleef achter. Er werden programma's ontwikkeld die zich richtten op tijdelijk gebruik van de nog niet ontwikkelde percelen en op verbetering van de werking van het gebied door middel van kleinschaliger ingrepen. Een meer open houding naar de omgeving heeft ook geholpen om initiatieven van onderaf zoals Hello Zuidas (zakelijk netwerk) en de Green Business Club Zuidas te stimuleren, en ze aan te laten sluiten op de stedenbouwkundige ontwik-



Een brede corridor van sporen en wegen deelt de Zuidas in tweeën. | Ein breiter Korridor aus Bahnen und Strassen teilt Zuidas entzwei.

keling in het project. Na 15 jaar werd uiteindelijk in 2012 met de rijksoverheid een oplossing bereikt om de snelweg door een tunnel aan te leggen, zonder onroerend goed erop.

Een belangrijke vraag is hoe Zuidas zich in de toekomst zal ontwikkelen. De toegankelijkheid zal verder worden verbeterd door de opening van de Noord/Zuidlijn (2017) en de toekomstige halte voor hogesnelheidstreinen naar Rotterdam en België. De bouw van de nieuwe tunnel zal gedurende ongeveer tien jaar een ernstige verstoring veroorzaken, maar zal uiteindelijk leiden tot meer opties voor wonen, verbeterde openbare ruimtes en een nieuwe station. Er zijn niettemin onzekerheden over het groeipotentieel van het gebied. De eerste ontwikkelingsfase van Zuidas was nauw verbonden met de financiële sector en de hoofdkantoren van grote Nederlandse financiële instellingen. ABN/AMRO en ING waren de meest aansprekende voorbeelden. De implosie van de Nederlandse bankensector heeft de positie van Amsterdam als internationaal financieel centrum ernstig ondermijnd, waardoor de vraag zich opdringt waar de groei vandaan zal komen in de nabije toekomst. Amsterdam is nog steeds sterk in de creatievere sectoren van de economie, maar deze bedrijven geven over het algemeen de voorkeur aan andere soorten locaties. De regio ziet zich ook gesteld tegenover het probleem van de enorme overcapaciteit van kantoorruimte. Het ontwikkelen van meer woningen en culturele voorzieningen in Zuidas lijkt een verstandige oplossing die ook zou kunnen bijdragen tot een levendigere stedelijke sfeer. Vanuit een planningsperspectief zouden er strategieën en instrumenten moeten worden ingezet die, anders dan in het verleden, geschikt zijn om de toekomst van het gebied onbevooroordeeld tegemoet te treden en met onverwachte ontwikkelingen om te gaan. Omdat grote beleggers en ontwikkelaars ernstig verzwakt uit de crisis kwamen, is een ontwikkelingsregime dat zich minder richt op grootschalige bouwblokken voor kantoren of dure flatgebouwen veel geschikter. Deze stijl zou ook tot meer

variatie en stedelijke kwaliteit kunnen leiden. De gemeente zou haar verwachte grondinkomsten van de resterende ontwikkelbare percelen wellicht moeten verminderen om een dergelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

Zuidas – zweites Stadtzentrum?

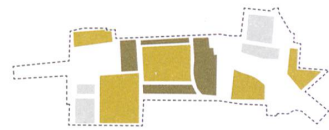
Bis in die Neunzigerjahre war die Nachfrage nach Büroraum in Amsterdam hoch. Um die Innenstadt zu entlasten, suchte die Stadt nach einem Standort für ein neues Geschäftsviertel. Die Erschließung mit Strassen, Bahn und Flughafen rückten den Süden als mögliches zweites Stadtzentrum ins Blickfeld. Man taufte das Gebiet Zuidas, Südachse, und Stadt und Investoren bauten gemeinsam ein Projektbüro auf. Grosse Infrastrukturen zerteilen Zuidas; der Lärm und die Luftverschmutzung behindern den Wohnungsbau. Eine Public-private-Partnership plante darum einen Tunnel mit Überbauung, der aber 2008 der Wirtschaftskrise zum Opfer fiel. Lange wurde nicht eine einzige Parzelle verkauft. Das Projektbüro förderte daher Zwischennutzungen und involvierte Bottom-up-Initiativen in die Planung. Erst 2012 beschloss man den Bau des Tunnels, ohne Gebäude.

Die Planung Zuidas war eng mit dem Bankensektor verknüpft. Wie soll das Gebiet nach dessen Krise weiterwachsen? Weil grosse Investitionen wegbrachen, muss sich der Fokus weg von Bürobau und Hochpreiswohnen richten. Ist der Tunnel gebaut, werden Wohnsiedlungen und bessere öffentliche Räume möglich. Wichtig wäre es auch, kreative Branchen und kulturelle Nutzungen anzusiedeln. Die Planung muss sich für das Unvorhersehbare öffnen. Um vielfältige und preisgünstige Nutzungen zu fördern, muss die Stadt ihr Land solchen Initiativen künftig günstiger verkaufen. ●

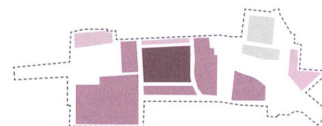


Zuidas

Locatie: Gemeente Amsterdam
 Projectgebied: 270 ha
 Landeigenaren: Gemeente Amsterdam, de rijksoverheid (centrale infrastructuur-corridor)
 Andere belanghebbenden: Nederlandse Spoorwegen (station), Prorail (spoorweginfrastructuur), GVB (metro en tram), provincie, Stadsdeel Zuid van Amsterdam
 Trigger voor de planning: Verhoogde toegankelijkheid van de locatie, de nabijheid van de luchthaven Schiphol, opzet van een (internationaal) zakelijk cluster van finance, juridische dienstverlening en accountancy, woningnood
 Projectduur: verwacht tot 2030. 1994–1998: embryonale eerste fase met verspreide ontwikkelingsvoorstellen, 1998–2003: institutionalisering van het Zuidasproject: Masterplan, projectbureau 2003–2008: voorbereiding van een publiek-private Zuidas Ontwikkelingsmaatschappij. 2008–doorlopend: post-ontwikkelingsmaatschappij, een geleidelijker ontwikkelingsstrategie. 2012: Akkoord met de rijksoverheid over gedeeltelijke dok-ontwikkeling
 Planningsinstrumenten: Strategische documenten: Masterplan Zuidas (het eerste in 1998, daarna regelmatig geactualiseerd), Structuurvisie Amsterdam 2040, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (rijksoverheid); Operationele / wettelijke documenten: bestemmingsplannen, milieueffectrapportage (infrastructuur)
 Stedenbouw en planning: Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), ARUP
 Voorgesteld bouwprogramma: 2,7 miljoen vierkante meter (voorstel 2009)
 Functies: 42% woningen, 44% kantoren; 14% voorzieningen (voorstel 2009)
 Investeringsvolume: direct in dok-infrastructuur: € 1,4 miljard; directe totale publieke en private investeringen tot 2030: € 16 miljard (schatting 2013)



Minimale woonaandelen in %: | Minimale Wohnanteile in %: 40–75 20–25



Mogelijke dichtheden (bruto verdiepingsoppervlakken): | Mögliche Dichte (Bruttogeschossflächen): 4–6 3–5 1–2