

INHOUD

VERSLAG	2
AGENDA	6
DEELNEMERS	9

VERSLAG

Inleiding

Op vrijdag 8 februari 2002 organiseerde de stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing een Smal Beraad over het thema 'Kansen met de Zuidas'. De bijeenkomst werd gehouden op het kantoor van Loyens & Loeff Advocaten in Amsterdam en werd voorgezeten door Felix Rottenberg. Een elftal deelnemers bediscussieerden het thema als voorbereiding op een Breed Beraad over hetzelfde thema dat op een nader te bepalen datum in april 2002 zal plaatsvinden. De basis van het gesprek vormde een marktconsultatie naar het project uitgevoerd in het najaar van 2001 door Rotimex en Kolpron.

Sinds het midden van de jaren negentig is de gemeente Amsterdam volop in beweging om de locatie Zuidas te ontwikkelen. Werd eerst nog angstvallig vastgehouden aan de ontwikkeling van de IJ-oever, sinds 1994 worden de pijlen gericht op het gebied rond station Zuid/WTC met de doelstelling een internationale toplocatie te ontwikkelen. De infrastructuurbundel van weg en rail doorsnijdt het gebied en moet in de toekomst nog verder uitgebreid worden. Daarmee vormt deze zowel een kwaliteit als een bron van grote zorg. Ambities om alle infrastructuur middels een *dokmodel* onder een nieuw maaiveld te laten verdwijnen leiden tot hoge kosten, belemmerende veiligheidseisen en belangentegenstellingen met de verkeers- en vervoerssector. De ambities van de gemeente om op de Zuidas een gemengd milieu met een mix van kantoren, wonen en winkelen te realiseren in hoge dichtheden zorgt voor een complexe stedenbouwkundige opgave. De positie als toplocatie voor internationaal stuwende zakelijke dienstverlening in Nederland lijkt onomstreden, maar zowel concurrentie binnen Amsterdam als met de drie andere grote steden en Schiphol vormen een realiteit. De vraag rijst of de plannen voor het project Zuidas op dit moment overtuigend genoeg zijn om huidige en toekomstige moeilijkheden te overwinnen.

Toekomstbeeld Zuidas over 15 jaar

De discussie begint met een ronde waarin de deelnemers hun toekomstbeeld voor de Zuidas over 15 jaar schetsen.

Het lastige met een dergelijke vraag is dat op dit moment niet bekend is wat we over 15 jaar aantrekkelijk vinden. Daarnaast zijn verschillende deelnemers ervan overtuigd dat we iets moeten realiseren dat we op dit moment nog niet kennen in Nederland. De wens wordt uitgesproken dat over 15 jaar in ieder geval een flink deel van het project is gerealiseerd en het gebied niet het imago krijgt van een eeuwige bouwput. De bereikbaarheid van het gebied moet ook gedurende de bouwperiode optimaal zijn. Maar wat willen we graag zien over 15 jaar?

De meeste deelnemers zijn van mening dat de Zuidas een nieuw gebied moet worden dat een echt levendig stuk stad vormt met een mix van functies. Het moet zeker meer worden dan slechts een functionele kantoorlocatie. De realisatie van het dokmodel is daarvoor een cruciale voorwaarde.

Omdat het een voor Amsterdamse begrippen heel nieuw type van stadsmilieu wordt, moet er geen angst bestaan juist verschillen met andere delen van de stad te accentueren, zonder dat de relatie verloren gaat.

De OV-knoop station Zuid/WTC zal in de toekomst grote bezoekersstromen genereren. Het gebied heeft voor Nederlandse begrippen ongekend hoge dichtheden. Maar die worden alleen

gehaald bij een hoog kwaliteitsniveau van architectuur van de gebouwen. De inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte zijn van hoog niveau en de plinten van de gebouwen herbergen publieke functies. Een mix van bewoners is belangrijk voor de sfeer van het gebied. De binding tussen de bewoners en de gebruikers van het gebied verraadt de voorkeur voor een stedelijke levensstijl. Dit maakt dan ook de weg vrij om sociale woningbouw in het plan te verweven, maar dan met een nieuwe specifieke definitie: goedkope appartementen en studio's voor studenten, tijdelijke werkers en starters op de arbeidsmarkt.

Een tegengeluid is dat teveel aan menging op de locatie zelf vertragend kan werken in de planvorming en uitvoering. Daarnaast bestaat het gevaar dat de Zuidas dan op het gebied van kantoren onvoldoende massa krijgt om het gewenste 'City-effect' te realiseren. Daarvoor moet immers sprake zijn van een vorm van specialisatie van een gebied.

Processen voor de toekomst

In de tweede ronde wordt ingegaan op de vraag welke processen er nodig zijn om tot dergelijke resultaten te komen.

Om tot een succesvol project te komen is het heel belangrijk dat er in de eerste fase van het project enkele grote bedrijven willen zijn die de voorhoede willen vormen en daarmee andere bedrijven kunnen meetrokken. Vooral in de internationale financiële- en juridische sectoren (banken, accountancy, consultancy, advocatuur e.d.) is een duidelijke trend naar concentratie op een paar toplocaties waarneembaar.

De grondprijzen op de Zuidas vormen een heikel punt. Op dit moment zijn deze prijzen erg hoog. De gemeente Amsterdam gebruikt de opbrengsten om kostbare eigen investeringen deels terug te verdienen. Hoge grondprijzen maken veel functies onmogelijk en dat kan wel eens ten koste gaan van de diversiteit en menging in het gebied. Er zijn daarvoor ook grote onrendabele investeringen nodig. Het project moet niet gezien worden als melkkoe van de gemeente Amsterdam. Deelnemers pleiten ervoor vooral de langere termijn opbrengsten van de Zuidas mee te nemen en af te stappen van de korte termijn benadering. Het project heeft immers geen onrendabele top, maar slechts een onrendabele startfase. Alleen, de bonus die boven de markt hangt is er pas over 30 tot 50 jaar. Het probleem van de politieke realiteit is anders: het is de vraag of de gemeenteraad zal instemmen om niet grondopbrengsten op veel kortere termijn te maximaliseren.

Een ander probleem dat gesignaleerd wordt vormt de verzuiling tussen de diverse rijksministeries en het gebrek aan draagvlak aldaar voor het project. Ministeries streven teveel de eigen doelen na. Financiën heeft slechts een papieren PPS-centrum, VROM heeft mooie doelstellingen maar nauwelijks geld, Economische Zaken heeft zich nog nooit met het project bemoeid. Verkeer en Waterstaat beoordeeld infrastructuur investeringen puur uit functionaliteit. Het ambitieuze dokmodel wordt eerder gezien als ingewikkeld en niet-duurzaam omdat de infrastructuur dan in de verre toekomst niet verder kan worden uitgebreid. Een verhaal over de baten voor een dergelijke investering op de lange termijn maakt geen indruk bij Verkeer en Waterstaat. Tot nu toe hebben alleen de gemeenteraad en enkele marktpartijen echt durf getoond op de Zuidas door zich garant te stellen te investeren.

Daarnaast speelt ook de concurrentie mee met andere locaties in Nederland. De meningen hierover zijn verdeeld: heeft de Zuidas wel concurrenten? Duidelijk is in ieder geval wel dat er binnen de Deltametropool een veel duidelijkere prioritering van grote investeringsprojecten moet plaatsvinden. Ook de andere grote steden en Schiphol, die allemaal ambitieuze projecten hebben rond hun stationslocaties, moeten de Zuidas gaan supporteren als een belangrijk project voor heel Nederland. Via toekomstige snelle verbindingen zou er een differentiatie en hiërarchie van locaties tussen de verschillende knopen in de Deltametropool kunnen ontstaan. De afspraken tussen de steden daarover zijn echter tot nu toe veel te vrijblijvend. Uiteindelijk trekt ieder gemeentebestuur toch weer vooral aan de eigen projecten. De rijksoverheid zou daarbij een veel belangrijker sturende rol moeten spelen. Maar ook op het schaalniveau van de stad Amsterdam zijn er locaties (Sloterdijk, Arena) die wel degelijk in bepaalde segmenten een concurrent zijn voor de Zuidas.

Het belangrijkste volgens de deelnemers is dan ook de macro-economische betekenis van het project op verschillende schaalniveaus en op de lange termijn scherper in beeld te krijgen. Als dat duidelijk is, heb je sterke argumenten om op kortere termijn onorthodoxe processen op gang te brengen en het draagvlak voor het project bij meerdere partijen te vergroten.

Conclusie

De macro-economische urgentie van het project Zuidas moet veel beter onderbouwd en duidelijker gemaakt worden. Het project moet hoger op de politieke agenda komen, het is nu nog te introvert. Daarvoor is het belangrijk dat de macro-economische betekenis van het project voor Nederland overtuigend kan worden aangetoond.

Met een sterk en verleidelijk plan dat gebaseerd is op een duidelijke macro-economische onderbouwing voor de betekenis van Nederland, is er meer kans belangentegenstellingen en verkokering te doorbreken. Dat is nodig om ministeries en ook de andere steden mee te krijgen. Er is echter wel haast geboden. Processen rond de uitbreiding van de A10 en de sporen zijn niet meer te stoppen. Wanneer er niet snel een breedgedragen visie en een goed stedenbouwkundig plan komen, vinden deze investeringen op dijkniveau plaats en is de kans om een hoogwaardig nieuw stuk stad te bouwen voorgoed verkeken.

Aandachtspunten voor het Breed Beraad

De volgende aandachtspunten worden meegenomen voor bespreking op het Breed Beraad:

- Hoe kan de macro-economische betekenis van het project beter worden onderbouwd?
- Hoe kan het draagvlak voor dit project worden vergroot bij de andere steden van de Deltametropool en binnen de nationale politiek?
- Hoe kan met een overtuigend plan de urgentie van de Zuidas als cruciaal project op meerdere schaalniveaus worden georganiseerd?

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Smal Beraad over het thema 'Kansen met de Zuidas' dat op vrijdag 8 februari 2002 wordt gehouden bij Loyens & Loeff, gebouw 'Forum', Amsterdam

Achtergronden

De regering wil blijkens het zojuist verschenen derde deel van de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening de concurrentiepositie van de Deltametropool – en daarmee van Nederland – in Europa versterken. Al langer wordt de locatie Amsterdam-Zuidas als de beste plek gezien om in Nederland een ruimtelijk-economische toplocatie te realiseren, die de Europese concurrentie aan kan.

De bereikbaarheid van de Zuidas is meer dan uitstekend: in de directe nabijheid van een van de beste en grootste luchthavens van Europa en straks onderdeel van het HSL-netwerk naar het zuiden en midden van Europa. Binnen de agglomeratie Amsterdam ligt de Zuidas aan de stedelijke ringweg en binnen een decennium op een knooppunt van metrolijnen: de ringlijn en de noord-zuidverbinding. Alleen al met deze infrastructuur zijn vele miljarden aan investeringen gemoeid.

Ook de sociaal-economische ligging van de Zuidas is goed. Amsterdam is een stad met bijzondere woonmilieu's, een prettig vrij en sociaal klimaat, een grote traditie in kunst- en cultuur op niveau (Concertgebouw, Opera, Rijksmuseum, Van Goghmuseum), twee universiteiten en een aantal hogescholen. Naast traditioneel stedelijke woonmilieus in Amsterdam en Haarlem liggen er kwalitatief hoogwaardige kleinstedelijke, suburbane en landelijke woonmilieus binnen bereik van de Zuidas: Het Gooi, Kennemerland, IJsselmeerstadjes, polderdorpen. De regionale economische structuur toont de nodige dynamiek.

Het zou van weinig wijsheid getuigen om een locatie met een dergelijke potentie niet uit te buiten ten behoeve van de beoogde verbetering van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Wil de Zuidas werkelijk een economisch knooppunt van internationale betekenis worden, dan is een hoog kwaliteitsniveau van deze *site* vereist. Dit vereist een kwaliteitsprogramma en een hierbij passende visie op de hoofdopzet en inrichting van het gebied. Een toplocatie vereist een topmilieu in termen van vastgoed, bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Tegen deze achtergrond houdt het Forum voor Stedelijke Vernieuwing op vrijdag 8 februari 2002 een zogenaamd Smal Beraad over het thema *Kansen met de Zuidas*. Tijdens dit beraad zal de aandacht worden toegespitst op de uiteenlopende voorwaarden en eisen – onder meer *milieukwaliteitseisen* en *bereikbaarheidseisen* – waaraan de ontwikkeling van de Zuidas moet voldoen om de aanwezige potenties te benutten. Wat willen ondernemingen die werken op Europese schaal en belangstelling koesteren voor vestiging, ondernemingen die er deels al zitten? Beantwoorden tot nu toe ontwikkelde programma's en denkmodellen voor de inrichting aan die eisen?

De uitkomsten van dit Smal Beraad zullen centraal staan in een medio april 2002 te organiseren Breed Beraad waaraan door vertegenwoordigers van betrokken publieke en private partijen zal worden deel genomen. Doel van dit Breed Beraad is de formulering van een memorandum ten behoeve van de Kabinetsformateur, waarin op indringende wijze om aandacht wordt gevraagd voor het belang van een ambitieuze ontwikkeling van de Zuidas.

Agenda

Globaal ziet de agenda voor het Smal Beraad er als volgt uit:

Vrijdag 8 februari 2002

- | | |
|-----------|------------------------------------------------------------|
| 13.45 uur | rondleiding gebouw Forum |
| 14.15 uur | opening door de heer F. Rottenberg, voorzitter Smal Beraad |
| 14.20 uur | inleiding ir W.G. Meyer |
| 14.30 uur | discussie |
| 16.50uur | afronding |
| 17.00 uur | sluiting |

DEELNEMERS

Deelnemerslijst Smal Beraad over het thema 'Kansen met de Zuidas' op vrijdag 8 februari 2002

Drs E. Arnoldussen	Gemeente Amsterdam
Mr J.W. Hamming	Loyens & Loeff
Ir H.J.Th. van Herwaarden	NS-Vastgoed
Ing. G.J. Jautze	ING Real Estate
Prof. dr L.A. de Klerk	UvA / Forum
S. Kolthek	Projectbureau Zuidas
Mr E.E. van der Laan	Kennedy Van der Laan Advocaten/Forum
Mw mr E.M.L. van Leeuwe	Ministerie van V&W
Drs S. Majoor	UvA
Ir W.G. Meyer	Rotimex
Ir C.E.C. de Reus	Johan Matser Projektontwikkeling
F. Rottenberg	
Ir P.S.M. Ruigrok	Amstelland Ontwikkeling