

# Ambitie en internationaal aanzien

AUTEUR MARTIJN VAN DER LINDEN

De Amsterdamse Zuidas is een prestige-project. Als het in 2030 afgerond is, zal het Amsterdam mee moeten laten tellen als stedelijk knooppunt van wereldbetekenis. Vorig jaar verscheen naar aanleiding van deze ambitieuze plannen het Engelstalige en fraai ontworpen boek 'Amsterdam Zuidas European Space' van redacteurs Willem Salet en Stan Majoor. In het boek staan bijdragen van onder andere Pieter Tordoir, Anton Kreukels, Rob van Engelsdorp Gastelaars, Allard van der Hoek en Eric Swyngedouw.

Opvallend is de keuze om de ambities en ontwikkelingsdoelen van het Zuidas-project op een illustratieve manier weer te geven. Daaruit blijkt dat Amsterdam, in navolging van La Défense in Parijs en de Docklands in Londen, een ontwikkelingslocatie krijgt waarin plaats is voor een opvallende mix van kantoren en woningen. Moderne architectuur, flitsend ogende publieke ruimte en een overvloed aan vervoersverbindingen zullen het hoogstedelijke landschap rondom het station Zuid WTC gaan bepalen. Er wordt duidelijk grootschalig gedacht. De aanwezigheid van multinationals en de groei van de economie en luchtvaart worden geïdentificeerd als belangrijkste drijfveren. Het boek lijkt daarmee eerder een internationale presentatie van het Zuidas-project, dan een kritisch wetenschappelijk betoog.

De ontwikkelingsdoelen leggen, zoals Salet en Majoor stellen, de discrepantie tussen visie en praktijk bloot. Met veel jargon wordt uitgelegd dat de Zuidas anders dan anders is en een echt product van de netwerksamenleving. Ze schrijven bijvoorbeeld over de angst dat 'detachment of territoriality' leidt tot verwaarlozing van de 'multiplication of space', wat kan worden bestreden met een hogere 'grade of interconnectedness' en 'non-territory-bounded concepts of space'. Deze overdaad aan weinig inzichtelijke termen leidt voor de lezer tot meer vragen dan antwoorden. Het klinkt groots en ambitieus, maar bij de invulling zijn, net als bij het Zuidas-project zelf, de nodige vraagtekens te zetten.

In hun inleiding besteden Salet en Majoor

terecht aandacht aan de Amsterdamse context, die volgens hen bepalend zal zijn voor het eindresultaat. Deze constatering staat echter in schril contrast met de vele illustraties van stedelijk ontwerp die daarna volgen. De gepresenteerde modellen negeren exogene factoren, zoals de positie van Schiphol en de huidige aanwezigheid van de grote banken, en gaan weinig in op de interactie tussen de Zuidas en Amsterdam zelf. In een tijd waarin blauwdrukplanning heeft afgedaan, komt 'Amsterdam Zuidas

## De Zuidas zal moeite hebben de ambities waar te maken.

European Space' tóch met nette modellen van gebouwen die Amsterdam over pakweg vijftientig jaar zullen voorzien van 'eigen Docklands'. Pas in het laatste artikel komt de Utrechtse planoloog Kreukels tot de stelling dat Amsterdam te veel gericht is op aanbods- en blauwdrukplanning. Daardoor komt de haalbaarheid van de modellen met de vele kantoorstorens in het geding, aangezien nog niet duidelijk is of het aanbod wel in verhouding is met de vraag.

Men mag verwachten dat de creatieve industrie, netwerkgericht en ambitieus bij uitstek, een plaats krijgt binnen het Zuidas-model. Er wordt in dit boek echter niet veel aandacht aan besteed. Salet probeerde dit gemis nog in een interview met de architecten Pi de Bruijn en Klaas de Boer te ondervangen. Doordat zij echter weinig raad wisten met dit thema, lukte het helaas niet om de rol van de creatieve industrie goed te belichten. Hetzelfde geldt voor andere belangrijke thema's, zoals de feitelijke haalbaarheid van een grootschalige ontwikkeling op de Zuidas en de meerwaarde voor de Amsterdamse economie. Dit gaat aan de

meeste auteurs grotendeels voorbij. Kreukels legt daarentegen glashelder uit waarom hij denkt dat de Zuidas moeite zal hebben om de ambitieuze voorstellen – een hoogwaardig stedelijk milieu met internationaal aanzien – waar te maken. Hij stelt: "Een ontwikkeling als deze vereist meer dan eerste noot te spelen op het gebied van stedelijk ontwerp en locatieontwikkeling, ook al zijn dit twee belangrijke punten. De tekorten van de Zuidas zijn voornamelijk te wijten aan onvoldoende koppeling van de stedelijke morfologie, zoals architectuur, met échte innovaties qua functionaliteit en het stedelijke functioneren zelf." Hiermee komt hij terug op de opmerkingen van Salet en Majoor in het inleidende hoofdstuk, maar helaas biedt het boek voor deze tekorten geen alternatief. Kreukels' kritiek is niet alleen van toepassing op de Zuidas ontwikkeling, maar ook op 'Amsterdam Zuidas European Space' zelf. Een mooie lay-out met veel interessant kijk- en leesvoer is net niet helemaal genoeg om tot een integraal resultaat te komen. Twijfel tussen wetenschappelijke degelijkheid en gedurfde visies speelt het boek parten.

Recentelijk schreef Ewald Engelen over 'Amsterdam Zuidas European Space' in Rooilijn dat Amsterdam zich met de Zuidas ontwikkeling een te grote broek laat aanmeten. Ik stel dat de broek niet alleen te groot is, maar ook het uiterlijk en het karakter van Amsterdam niet past. Amsterdam mengt zich namelijk in een concurrentiestrijd waarin de lakens allang zijn uitgedeeld. Ze zou er beter aan doen een eigen niche te zoeken in plaats van zich naast de Docklands of La Défense in de 'European Space' te bewegen. Dat had voor Salet en Majoor een aantrekkelijker aanknopingspunt geboden om de ambitie naar internationaal aanzien van de Zuidas écht ter discussie te stellen.

**Salet, W & S. Majoor (red.) (2005) Amsterdam Zuidas European Space. Rotterdam: 010 Publishers.**