

Een waarschuwing voor wethouder Duco Stadig

OP HET STADHUIS van Amsterdam zijn ze niet dol op het Centraal Planbureau. In 2001 berekende het CPB dat de bouw van een twee de zeesluis bij IJmuiden onvoldoende rendement zou opleveren om de enorme investering te rechtvaardigen. 'Krankjorum', vond wethouder Geert Dales.

En nu is zijn collega Duco Stadig weer boos, omdat drie medewerkers van het CPB de plannen met de Zuidas dwarsbomen. De uitkomst van hun rekenwerk is dat de kosten de mogelijke baten met een half tot één miljard euro te boven gaan. Dat komt slecht uit, want de gesprekken met de rijksoverheid over de financiering van de Zuidas-plannen zijn in een cruciale fase beland. De Zuidas is in de rijke jaren negentig ontstaan en explosief gegroeid. Uitbreiding is haast niet meer mogelijk. De oplossing is bedacht de snelweg die dwars door het gebied loopt, plus de spoor- en metrorails, onder de grond te brengen en daar overheen nieuwe kantoren en woningen te bouwen. Dan is meteen die nare scheiding tussen Zuid en Buitenvel-dertweg.

De bedenkers van dit 'dokmodel' hebben geen patent op het idee. Het 'overkluizen' van de ringweg is al vele jaren eerder geopperd door het gemeenteraadslid Roel van Duijn voor de A10-West. Daar was alles voor te zeggen, omdat de ringweg daar dwars door woongebied loopt. Maar sociale urgentie weegt minder zwaar dan economische overwegingen.

Stadig legde in deze krant haarfijn uit hoe dat zit. De Zuidas is, dankzij twee metrolijnen, de trein, straks de Noord-Zuidlijn en de hogesnelheidslijn, veel beter bereikbaar dan Amsterdam-West. Dat betekent lage grondprijzen in West en hoge in Zuid. Bij de Zuidas, aldus Stadig, kunnen we met de hoge grondexploitatie de tunnel betalen.

En juist die ballon wordt door het CPB-trio doorgeprikt.

De opbrengst van 'nieuwe grond' voor de gemeenschap is afhankelijk van de toekomstige vastgoedprijzen en die worden bepaald door de vraag naar kantoren. In de dokmodel-plannen komt er aan de Zuidas per jaar 27.000 vierkante meter kantoorruimte bij en dat 33 jaar achtereen.

Op basis van de ontwikkeling in de tweede helft van de jaren negentig (32.000 vierkante meter per jaar) lijkt dat niet onrealistisch. Maar dat waren jaren van ongekend hoge banengroei in de financiële en zakelijke dienstverlening. De vooruitzichten zijn heel wat minder rooskleurig: de toename van de werkgelegenheid in deze sector valt de komende tijd dramatisch terug en na 2020 is zelfs (door de vergrijzing!) banenverlies te verwachten. Dan zakt de vraag naar dure Zuidas-kantoren in, de prijzen blijven achter bij de prognoses, de erfpachtkomsten van de stad vallen lager uit, en

dan gaat de rekensom van Stadig niet meer op.

Amsterdam werpt tegen dat de Zuidas goed is voor de werkgelegenheid: er is nu werk voor 23.000 man, daar komen nog eens 32.000 banen bij. Ook dat is een drogredenering. De banen die er bij de Zuidas bijkomen, verdwijnen elders. Zestig procent komt uit de regio Amsterdam, veertig procent van elders. Dat is een vorm van kannibalisme, waar niemand wijzer van wordt. Zeker de belastingbetaler in Klazienaveen niet.

Maar de Zuidas trekt toch ook investeerders uit het buitenland? Kan zijn, antwoordt het CPB, maar dat levert geen extra werkgelegenheid op. Dat zit zo. De Nederlandse arbeidsmarkt is, zeker in de financiële en zakelijke dienstverlening, redelijk in evenwicht. Er is geen schreeuwend gebrek aan werk. Tjens een recessie vallen er wel ontslagen, maar dat is tijdelijk. Zodra de conjunctuur aantrekt, gaan de deuren voor werkzoekenden weer open. Op zo'n markt zuigt een buitenlands bedrijf dat zich hier vestigt en Nederlands personeel werft, mensen weg bij Nederlandse bedrijven. Het wil niet zeggen dat buitenlandse investeerders niet welkom zijn (wat meer concurrentie kan geen kwaad), maar per saldo creëren zij geen additionele werkgelegenheid.



De laatste verdedigingslinie van Stadig is dat het CPB de hoge kosten van het verleggen en uitbreiden van de treinrails en het vernieuwen van het station WTC niet aan de Zuidas-plannen mag toerekenen. Ook die redenering klopt niet - rails en station moeten alleen maar onder de grond om de uitbreidingsplannen mogelijk te maken, nergens anders om. En zei Stadig zelf niet dat de grondwaarde van de Zuidas juist zo hoog is dankzij al die treinen?

Het CPB-rapport vertelt niet alles. Effecten in de omgeving zijn niet meegerekend. Volgens de plannen komen er op de Zuidas 32.000 banen bij, 7500 woningen en 18.000 parkeerplaatsen. Dat betekent extra druk op de Amsterdamse woningmarkt en nog meer gependel. Voor zover de nieuwe employees niet in die nieuwe woningen terecht kunnen, zullen ze met de auto naar hun werk komen. Terwijl de verkeers- en parkeerproblemen voor de omwonenden nu al zo groot zijn.

Kortom, er is alle reden nog eens goed na te denken over de toekomst van het imponeerproject, waarvoor nooit een behoorlijk stedenbouwkundig plan is gemaakt. Stadig wil wonen en werken toch mengen en spreiden? Waarom dan zoveel financiële risico's lopen voor zo'n duur concentratieplan? •