

# Het Parool

8 juli 2021

## Opinie: ‘Kies voor het haalbaarste infrastructuurproject en kijk ook elders’

**Amsterdam wil drie nieuwe metrolijnen realiseren, maar dat is bijzonder duur. Friso de Zeeuw pleit ervoor prioriteiten te stellen en te beginnen met één metrolijn.**

[Friso de Zeeuw](#)

*Amsterdam en de metropoolregio zouden er goed aan doen zich sterk te maken voor één nieuw groot infraproject voor de komende periode. Verlenging van de Noord/Zuidlijn heeft daarvoor de beste kaarten.*

De gemeente Amsterdam en de bestuurdersclub Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen in de komende twintig jaar drie nieuwe metroverbindingen realiseren. Via de urgentie om veel nieuwe woningen te bouwen, proberen zij hiervoor miljarden euro's rijkssubsidie in de wacht te slepen. Dat gaat niet lukken.

Minister Kajsa Ollongren (Wonen) presenteerde onlangs een programma met 14 grootschalige woningbouwlocaties voor in totaal 440.000 woningen. Het programma is bedoeld als dringende suggestie voor het nieuwe kabinet. Het lijkt echter meer op een grabbelton met een prijskaartje van 20 miljard euro aan ongedekte investeringen, over een periode van 20 jaar.

Het omvangrijkste deel van het pakket bevindt zich in de regio Amsterdam, met name bestemd voor de aanleg van drie nieuwe metroverbindingen. Hierbij gaat het om het traject Transformatorweg-CS (kosten 1,7 miljard euro) dat noodzakelijk zou zijn voor woningbouwplan Haven-Stad met circa 50.0000 woningen. Ook het andere deel van Amsterdamse ‘metropakket’, verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp (kosten 3 miljard euro), zien we hier weer terug. En dan is er nog de IJmeerlijn (kosten minimaal 3 miljard euro), de metroverbinding die IJburg via een brug of tunnel met Almere Pampus moet verbinden.

### **Maatschappelijk baten**

Bij elk van deze projecten zijn forse kanttekeningen te plaatsen. De verbinding Transformatorweg-CS is kostbaar, maar ook aan de realisatie van de bouwplannen zelf hangt een stevig prijskaartje, omdat goed functionerende bedrijven moeten worden uitgekocht. Het bedrijfsleven verzet zich, omdat er geen reële alternatieve locaties voor de industrie beschikbaar zijn. Dit metroplan kreeg een negatief oordeel van het Groeifonds en van het Centraal Planbureau. Zij suggereren aanmerkelijk goedkopere alternatieven voor de ontsluiting.

Dan de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Hoofdmotief is een snelle metroverbinding naar de luchthaven en de ruimte die op het spoor vrijkomt voor intercitytreinen, met name in de Schipholtunnel, de flessenhals in de huidige verbinding. Woningbouw rond Hoofddorp is niet meer dan bijvangst. Het Groeifonds kritiseerde de onderbouwing van het plan maar reserveerde er wel vast 1,5 miljard euro voor.

Tot slot de IJmeerlijn. Op de locatie Pampus vindt momenteel geen woningbouw plaats, maar is een windmolenpark in aanbouw, met een afschrijvingstermijn van 15 jaar. Daarna zouden daar 25.000 woningen kunnen worden gerealiseerd. De MRA heeft de IJmeerlijn ook voorgedragen voor de tweede tranche van het Groeifonds. Het oordeel van de rekenmeesters zal waarschijnlijk niet anders zijn dan in 2013: niet doen, wegens hoge kosten en onvoldoende maatschappelijke baten. Voor de woningen in Almere Pampus is een bijdrage van meer dan 100.000 euro per woning, louter voor de ontsluiting, dan ook absurd. Daarnaast kwam vorige maand een alternatief aan de oostzijde van Almere in beeld: Oosterwold, met een capaciteit van 50.000 woningen, waar marktpartijen de infra-investeringen voor een belangrijk deel uit de grondexploitatie kunnen bekostigen.

## **Naïef**

De woningbouwmotivatie is dus voor alle drie metroplannen zwak. Het rapportje van de demissionair minister van Wonen maakt daardoor weinig indruk in de politieke arena.

Onder het motto ‘duur is beter’ negeert zij minder kostbare alternatieven. Zo is ten noorden van Amsterdam de bouw van woningen mogelijk tegen aanmerkelijk lagere kosten: de gemeenten rond Alkmaar en Hoorn hebben een aanbod gedaan voor de bouw van 60.000 woningen. Daar hoort een rekening bij van ‘slechts’ 250 miljoen euro (hoofdzakelijk voor openbaar vervoer).

Het is volstrekt naïef om te denken dat de drie megaprojecten in de komende kabinetsperiode allemaal groen licht zullen krijgen. Daarbij zal de Haagse politiek ook met een schuin oog naar het megaproject Zuidas kijken, waarvoor nog een ongedekte factuur van minimaal 1,2 miljard euro ligt. Drie nieuwe grote infrastructuurprojecten belichamen ook het risico van drie financiële planningdebacles.

Amsterdam en de metropoolregio zouden er goed aan doen zich sterk te maken voor één nieuw groot infra-project voor de komende periode. De verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp ligt daarbij voor de hand. Daar ligt namelijk een heldere motivatie aan ten grondslag. Het project versterkt zowel de duurzame mobiliteit als de economische ontwikkeling. Het heeft de meeste vrienden die ook de portemonnee willen trekken. En laat de NV Luchthaven Schiphol het projectmanagement doen; dat verlaagt het risicoprofiel.



*Friso de Zeeuw is adviseur gebiedsontwikkeling en emeritus hoogleraar aan de TU Delft.*