

Het Parool

25 juni 2021

Gaat het Zuidasdok de Noord/Zuidlijn achterna? ‘Het loopt volledig uit de hand’

Het grootste bouwproject in Amsterdam, aan de Zuidas, ligt al 1,5 jaar vrijwel stil. Er ontbreekt 1,2 miljard euro in het bouwbudget. ‘Ik krijg de indruk dat het een bodemloze put is.’

[Marc Kruyswijk](#) , [Bas Soetenhorst](#) , [Herman Stil](#)

“Het gaat aardig de goede kant uit wat betreft mijn voorspellingen. Het loopt volledig uit de hand.” Hennes de Ridder kan enig cynisme niet onderdrukken. Al jaren waarschuwt de Delftse emeritus hoogleraar integraal ontwerpen voor ellende bij de aanpak van station Zuid en de snelweg bij de Amsterdamse Zuidas.

De voorziene puinhoop is inmiddels een feit; de oorspronkelijke aannemer heeft het bijltje erbij neergegooid, de geraamde kosten zijn van 1,4 miljard euro meer dan verdubbeld (3,1 miljard) en de opleverdatum is jaren naar achter geschoven, van 2023 naar mogelijk 2036. En o ja, er is een begrotingstekort van 1,2 miljard. “En het wordt alleen maar erger,” voorspelt De Ridder.

Aan een te korte voorbereidingstijd kan het niet gelegen hebben. Ooit was het de bedoeling dat zowel het station als de snelweg geheel ondergronds zou komen, met bovenop een compleet nieuwe woon- en kantorenwijk. Dat plan flopte toen in 2009 de vastgoedinvesteerdere vanwege de crisis afhaakten. Na lang onderhandelen en met een aangepast ontwerp begon het project opnieuw in 2017.

Uiteindelijk moet de verbrede ringweg A10 deels in een tunnel komen, waardoor bovengronds ruimte ontstaat voor spooruitbreiding van station Zuid, zodat daar alle internationale treinen kunnen stoppen. De 990 miljoen euro waarvoor het project wordt aanbesteed, blijkt echter bij lange na niet genoeg. De ruzie tussen aannemers en overheid over de extra kosten liep zo hoog op, dat het bouwconsortium in 2019 aan de kant werd geschoven.

Kostenoverschrijdingen

Sindsdien verkeert het Zuidasdok in een impasse. Al bijna 1,5 jaar kijken het Rijk, de - gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam naar - elkaar bij de vraag wie het begrotingstekort van 1,2 miljard moet aanzuiveren. Gebouwd wordt er nauwelijks nog; alleen aan bescheiden deelprojecten die al in gang waren gezet, zoals een tweede onderdoorgang bij station Zuid.

Aan de cruciale ingrepen aan spoor en snelweg wil het demissionaire kabinet zijn handen niet branden, terwijl een oplossing voor het tekort ondenkbaar is zonder het Rijk. Dan moet er dus

eerst een nieuwe regering zijn – en daar is nog geen enkel zicht op. Het trage formatietempo staat met stip op één in de nieuwste ‘risico top tien’, die de projectorganisatie Zuidasdok halfjaarlijks uitbrengt: ‘De besluitvorming over het toekennen van aanvullend budget neemt te veel tijd in beslag.’ Amsterdam is alvast bereid tot ‘een eenmalige extra bijdrage’, aldus een woordvoerder van wethouder van Financiën Victor Everhardt. Die bereidwilligheid ligt politiek gevoelig, vanwege het trauma van de Noord/Zuidlijn.

De regering betaalde destijds ruim 1 miljard voor de aanleg van de metro, op voorwaarde dat Amsterdam voor alle kostenoverschrijdingen zou opdraaien. Toen de aanlegkosten ernstig uit de hand liepen, wimpelde politiek [Den Haag](#) smeekbedes van de hoofdstad voor extra financiële steun af. Aan het eind van de rit was de gemeentelijke bijdrage van 317 miljoen euro verzesvoudigd tot 1,9 miljard.

Dat nooit meer, was de gedachte van Amsterdam bij de onderhandelingen over het Zuidasdok. Immers, internationaal gezien gaan negen van de tien megaprojecten ruim over hun - oorspronkelijke budget heen – in Nederland van de hogesnelheidslijn Zuid (1,2 miljard extra) en de Betuwelijn (met 4,7 miljard twee keer zo duur) tot de huidige renovatie van de [Afsluitdijk](#), die al drie jaar over tijd en zeker 200 miljoen boven budget zit.

Positieve effecten

Eerder lukte het Amsterdam de bijdrage aan de zeesluis [IJmuiden](#) te maximaliseren op 46,5 van de ruim 650 miljoen, waardoor 164 miljoen aan kostenoverschrijdingen bij het Rijk en de bouwcombinatie terecht kwam. In de Zuidasovereenkomst met het Rijk, uit 2012, zegde de gemeente naast een bouwbijdrage van ruim 200 miljoen maximaal 55 miljoen voor kostenoverschrijdingen toe, een bedrag dat in de loop der jaren is opgelopen tot 61,7 miljoen.

De toenmalige wethouders Maarten van Poelgeest ([GroenLinks](#)) en [Eric Wiebes](#) (VVD) werden in de gemeenteraad uitvoerig geprezen over de Zuidasdeal, die de risico’s voor de stad duidelijk begrenste. Nu de kosten de pan uitrijzen, blijkt Amsterdam toch weer bereid de portemonnee te trekken.

Collegepartij SP vindt het maar niets. “Het risico ligt bij het Rijk en daar moet het blijven,” zegt fractievoorzitter Tiers Bakker. Zijn CDA-collega Diederik Boomsma valt hem bij. “Dit keer zijn er betere afspraken dan bij de Noord/Zuidlijn. Daar moeten we aan vasthouden.”

Kosten-batenanalyse

Toch lijkt een raadsmeerderheid bereid de Zuidasdeal te herzien, inclusief oppositiepartij VVD. Coen Teulings, hoogleraar economie in Utrecht en oud-directeur van het Centraal Planbureau, vindt het verstandig. Met Henri de Groot, hoogleraar regionaal economische - dynamiek aan de VU, berekende hij kort voor de coronacrisis in een kosten-batenanalyse dat de maatschappelijke opbrengsten van het Zuidasdok door de verwachte positieve effecten voor economie en samenleving 5,6 miljard euro bedragen.

Die verwachting heeft hij nog steeds: “De Zuidas is en blijft een toplocatie voor kantoren. De druk op het gebied blijft. Thuiswerken zal afnemen en de files en het treinverkeer gaan weer groeien.”

De ruimte die dankzij het Zuidasdok ontstaat voor extra vastgoed, betekent nieuwe erfpachtinkomsten voor de gemeente. De uitstraling van het gebied zorgt bovendien voor waardeestijging van vastgoed in de wijde omgeving. Teulings: “Een groot deel van de stad profiteert. Er is een soort volksverhuizing gaande van het platteland naar steden als Utrecht en vooral Amsterdam. Dat vertaalt zich in hogere grondprijzen. De kosten van het Zuidasdok zijn hoger, maar de baten ook.”

Er komen nog wel meer financiële tegenvallers aan, zegt ook Teulings, “maar in de kosten-batenanalyse zit nog veel ruimte. Kern van de zaak is: station Zuid is te klein. En er is na voltooiing van het project nog veel grond uit te geven door de gemeente.”

‘Razend complex’

Dan moet ook het Rijk extra betalen. En zover is het nog niet. SGP-Kamerlid Chris Stoffer voelt er weinig voor. “Ik krijg de indruk dat het een bodemloze put is,” zegt hij. “Ik zie het nut wel, maar ik denk dat elders meer toegevoegde waarde valt te halen met rijksgeld.”

SP-Kamerlid Mahir Alkaya heeft twijfels. “Het is zorgwekkend dat zoveel extra geld nodig is. Als een extra rijksbijdrage ten koste van andere projecten gaat die ook hoognodig zijn, heb ik er ernstige vraagtekens bij. Het mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van andere regio’s.”

Op de vraag hoe lang een besluit over het begrotingstekort nog kan wachten, zegt een woordvoerder van het project dat er nog geld is voor de lopende onderdelen – de stationsvernieuwing en de voorbereiding van de aanbesteding van de aanpak van knooppunt De Nieuwe Meer. Er is echter ‘onvoldoende vrije budgetruimte’ voor het daaropvolgende project: de bouw van tunnels in de A10 Zuid. Die aanbesteding is voorzien in het tweede kwartaal van volgend jaar.

Voor Hennes de Ridder, autoriteit op het gebied van aanbesteding van grote infrastructuurprojecten, zit het probleem juist in de wens de snelweg in een tunnel te leggen. “Ondertunnelen is het idiootste plan dat je daar kunt bedenken. Onder de grond liggen kabels, leidingen en buizen. Daarboven zijn de onderdoorgangen voor wegverkeer, fietsers en voetgangers. En dan krijg je de dijk met de snelweg en sporen.”

Ingenieurskunst

“Als je die weg ondergronds brengt, moeten de kabels, leidingen en onderdoorgangen weg. Dat is razend complex. De oplossing is die weg een etage hoger te leggen, op pylonen. Kijk naar de Westrandweg. Die extra sporen kunnen daaronder. Dan ben je in vijf jaar voor 400 miljoen euro klaar.”

Sinds het contract met het oorspronkelijke aannemersconsortium werd ontbonden, probeert de overheid de werkzaamheden nu in delen aan te besteden. Onvermijdelijk, zegt Friso de Zeeuw, emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling. “Je raakt hier aan de grens van wat kan qua vervlechting. Je moet sporen en weg van elkaar loskoppelen.”

Of de overheid dat moet regelen, betwijfelt De Zeeuw, die in de jaren negentig als gedeputeerde Ruimtelijke Ordening van de provincie [Noord-Holland](#) en daarna als directeur nieuwe markten bij gebiedsontwikkelaar BPD (Bouwfonds) bij dergelijke projecten was

betrokken. “De regie moet van de overheid komen, maar de kennis om bij de aanleg van infrastructuur zaken te integreren, zit bij de markt. Dat vergt de hogeschool van ingenieurskunst en die vind je niet bij de overheid. Die moet je inhuren.”

Ook voor De Zeeuw staat vast dat het nog duurder wordt. “Zo’n type projecten bestaat niet zonder kostenoverschrijdingen. Dat komt voort uit de psychologie van de politicus, die redeneert: we willen draagvlak, dus gaan we in het begin aan de zuinigste kant zitten.” Maar waar De Ridder adviseert de stekker uit het hele project te trekken, zegt De Zeeuw: “Dit is geen project waar je vanaf kunt zien. Een Zuidas móét je doen.”

Nietsdoen is geen optie

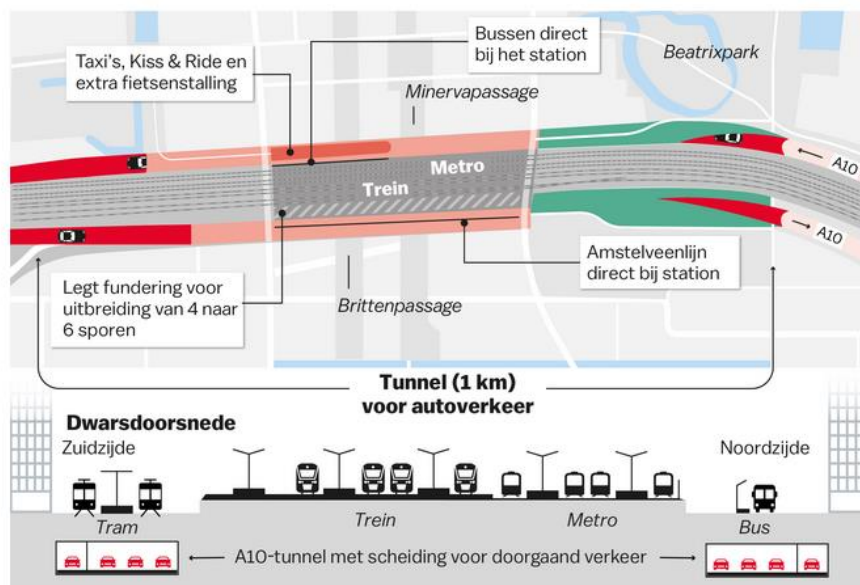
Dat zeggen ook alle overheidsinstanties: nietsdoen is geen optie. Dan lopen de treinen en het autoverkeer vast. Die waarschuwingen horen we al jaren. Neem een milieueffectrapportage ten behoeve van het Zuidasdok uit 2012, waarin staat dat in de spits in 2020 sprake zou zijn van structurele files en ‘grootschalige, ernstige verkeershinder’.

Toch is dat niet het geval gebleken, coronacrisis of niet. Veel verkeerdeskundigen wagen zich niet aan voorspellingen over reizigersgedrag na corona. “Behalve dat onzeker is of oude mobiliteitspatronen zich zullen herstellen, zijn ook gevolgen van eventuele structurele veranderingen nog niet duidelijk,” zegt Menno de Pater van economisch onderzoeksbureau Decisio. “Structureel meer thuiswerken leidt tot afname van verkeer, als men op dezelfde plek blijft wonen en werken. Als men daarentegen besluit op grotere afstand van de woonplaats te werken, kan dat leiden tot toename van verkeer.”

Het stadsbestuur heeft geen last van twijfel, aldus een woordvoerder: project Zuidasdok is noodzakelijk voor de bereikbaarheid ‘van zowel de regio als het land en voor het vestigingsklimaat’.

Zuidasdok

A10 wordt over een lengte van circa 6 kilometer verbreed van 4 naar 6 rijstroken in beide rijrichtingen, en gedeeltelijk ondertunneld.



Bron: Flightradar24 • Het Parool