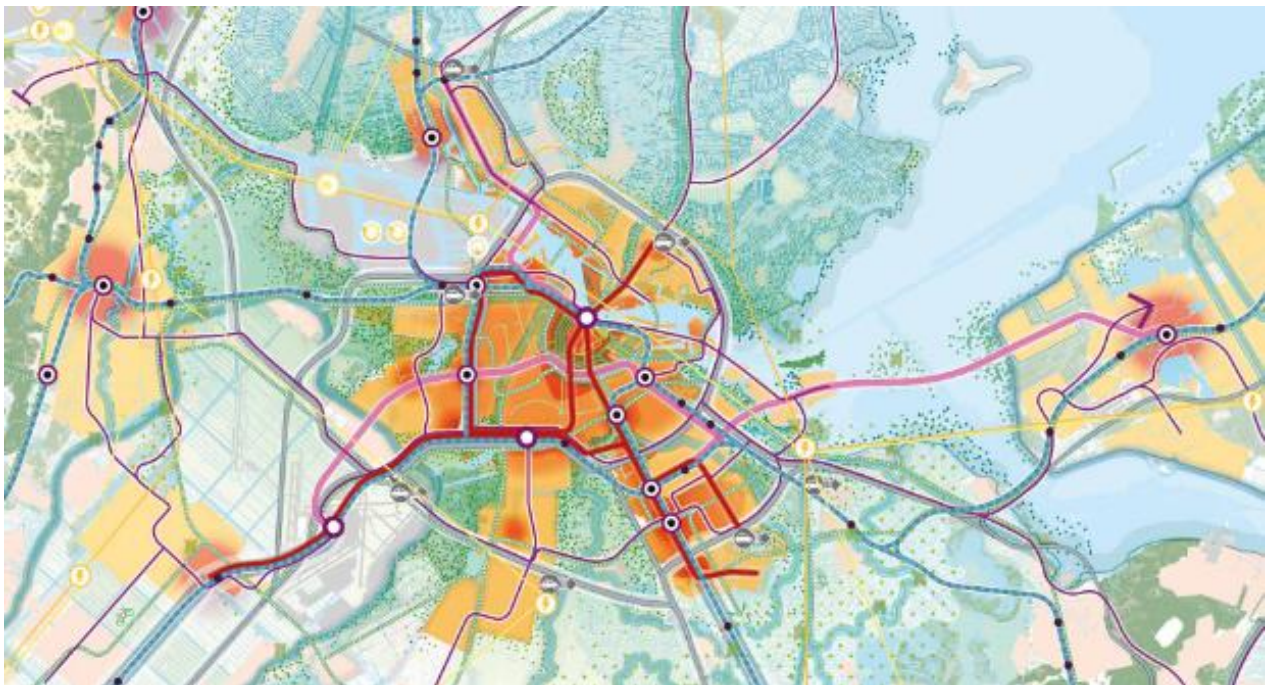


17 september 2022

## Experts: peperdure Amsterdamse infrawensen maken in Den Haag geen schijn van kans

*Sporen en wegen langs de Zuidas ondergronds, de Noord/Zuidlijn verlengen, de Ringlijn afbouwen, een metro naar Almere en een brug over het IJ. Amsterdam heeft peperdure wensen in Den Haag neergelegd. Die gaan niet in vervulling, zeggen deskundigen.*



*Omgevingsvisie Amsterdam 2050: toekomstbeeld regio. Ingetekend zijn: de verlenging van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp; de sluiting van de Kleine Ring van de Isolatorweg naar CS en de IJmeerlijn naar Almere*

### De gemeente Amsterdam wil meer geld van het Rijk om de infrastructuur te verbeteren

*door Bas Soetenhorst en Herman Stil*

Half april zou de knoop worden doorgesneden: dan moest er een akkoord liggen tussen het rijk en Amsterdam over de circa 1,2 miljard euro die het [hoofdpijnproject Zuidasdok](#) extra gaat kosten, bovenop de begrote 2 miljard. We zijn nu vijf maanden verder en nog is er geen

besluit. Partijen maken zich op voor een nieuwe onderhandelingsronde over de vraag wie voor hoeveel opdraait bij de kostenexplosie.

Naast de Zuidas heeft Amsterdam nog een trits andere infrastructuurwensen in Den Haag neergelegd. Zo wil het de Noord/Zuidlijn doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp en het ontbrekende stukje metroring tussen Isolatorweg en Centraal Station aanleggen, zodat de geplande nieuwbouwwijken van Haven-Stad straks goed bereikbaar zijn.

Daarnaast willen Amsterdam en Almere een [spoorverbinding](#) van IJburg, door het IJmeer naar Almere als alternatief voor de overvolle treinen tussen beide steden, zodat nieuwe woningen in Flevoland dichterbij de werkgelegenheid in de regio Amsterdam komen te liggen. En om nieuwe woonwijken in Amsterdam-Noord te ontsluiten, wenst de gemeente vurig een brug over het IJ.

## **Acht miljard euro**

“Het totale wensenpakket kost circa acht miljard euro,” zegt Friso de Zeeuw, voormalig directeur Gebiedsontwikkelaar BPD (voorheen Bouwfonds), hoogleraar en provinciebestuurder. “Dat wordt hem niet. Naast de nu al goedgekeurde nationale infrastructuurprojecten heeft Den Haag voor heel Nederland nog 6 miljard euro beschikbaar voor nieuwe auto- en ov-verbindingen, gekoppeld aan woningbouwlocaties.”

Het tekort voor Zuidasdok zal volgens hem wel worden bijgepast. “En ik verwacht dat van de andere projecten, de verlengde Noord/Zuidlijn de meeste kans maakt. Zowel in Amsterdam als in Haarlemmermeer kan dat gekoppeld worden aan woningbouw. Bovendien wordt Schiphol beter bereikbaar voor forenzen.”

Daarmee is het volgens De Zeeuw wel bekeken. “Mij lijkt de brug over het IJ voorlopig kansloos. Ik zou niet weten welk geldpotje van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat kan opvangen. Amsterdam heeft het geld ook niet.”

Het idee achter de IJmeerlijn vindt hij ‘niet onzinnig’. “Maar in Almere Pampus komt nu een windmolenpark, geen woonwijk. Het duurt nog vijftien tot twintig jaar voordat daar nieuwe stedelijke ontwikkeling plaatsvindt.”

Hetzelfde geldt voor het doortrekken van de Ringlijn om toekomstige woonwijken te ontsluiten. “Sommige bouwprojecten in Haven-Stad staan op de planning voor 2040. Er zijn veel goedkopere oplossingen denkbaar. En in Den Haag zijn er flinke bedenkingen over wat woningbouw daar betekent voor de bedrijvigheid in de haven, onder meer bij de VVD en het ministerie van Economische Zaken.”

## **Haven uitbreiden**

Deze week stemde een krappe Kamermeerderheid in met een motie van VVD en CDA voor onderzoek naar aanleg van een extra havenbekken in de Houtrakpolder, mede als oplossing voor bedrijvigheid in het bestaande havengebied die moet wijken voor de nieuwbouw.

Het inwisselen van groen voor havengebied is in de gemeenteraad omstreden. Een voorstel van collegepartij GroenLinks, om vast te leggen dat de [Houtrakpolder natuurgebied blijft](#), kreeg in 2020 net geen meerderheid.

Daardoor blijft de polder ‘strategische reserve’ voor uitbreiding van de haven, maar alleen als de bestaande ruimte maximaal is benut. “Er is nog heel veel ruimte voor de haven, ook na de realisatie van Haven-Stad,” zegt GroenLinksfractievoorzitter Zeeger Ernsting. “Dat neemt maar een klein stukje van de haven in.”

Amsterdams verzet tegen de Kamermotie kan de welwillendheid in Den Haag temperen jegens alle infrastructurele wensen, ook bij het Zuidasdok. De VVD vindt dat als Amsterdam daar zo graag de A10 in een tunnel wil leggen, het zelf mag opdraaien voor alle kostenoverschrijdingen.

Regeringspartij D66 daarentegen is krachtig pleitbezorger van de ondertunneling en uitbreiding van station Zuid. “In zo’n beetje elk debat zeg ik hoe belangrijk het is, niet alleen voor Amsterdam, maar ook voor de mobiliteit in de regio en het nationaal en internationaal treinverkeer,” zegt D66-Kamerlid Lisa van Ginneken.

Op Prinsjesdag presenteert het kabinet ook zijn nieuwe Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (Mirt) met daarin plannen voor landelijke infrastructuur. De meeste Amsterdamse projecten zitten daar niet bij. Dat moet ook niet meer gebeuren, zegt Bert van Wee hoogleraar transportbeleid aan de Technische Universiteit Delft.

“Er hoeft, bovenop wat al in de pijplijn zit, niet veel meer geld bij voor nieuwe wegen en spoorwegen. Er komen steeds minder Nederlanders, steeds meer bedrijven bieden flexibele werktijden of werk vanuit huis. Het is zonde om, zoals nu gebeurt, wegen en spoorlijnen uit te breiden alleen om de korte spitsdrukke op te vangen. Je kunt veel beter reizen in de spits duurder maken en afspraken maken met bedrijven, scholen en universiteiten om tijden te spreiden.”

“We moeten ons echt drie keer achter de oren krabben als we, naast de projecten die nu al zijn gefinancierd nog eens extra infrastructuur gaan bekostigen. We kunnen dat geld beter besteden aan betere inpassing van infrastructuur in stedelijk gebied.”

Van Wee ziet om die reden wel het nut van het Zuidasproject, dat naast uitbreiding van sporen en wegen ook zorgt dat het verkeersriool in Amsterdam-Zuid grotendeels ondergronds gaat. “Alhoewel men zich wel moet afvragen of dat nog wel rendabel is nu de kosten meer dan 50 procent stijgen.”

## **Politiek trapezewerk**

Tot nu toe houdt Amsterdam krampachtig vast aan alle infrastructuurwensen. “Er zijn meer grote steden en agglomeraties dan alleen Amsterdam,” zegt adviseur De Zeeuw. “Bij de VVD, CDA en ChristenUnie is de wens ook: niet alles naar de Randstad.”

Eind dit jaar moet een principebesluit vallen over die investeringen in infrastructuur. “Het rijk zal afspraken daarover met Amsterdam verbinden met een besluit over wie de kostenoverschrijding van het Zuidasdok draagt. Het lijkt me politiek trapezewerk hoe je dat allemaal met elkaar verbindt.”

De vluchtroute is om van al die plannen een ‘studieproject’ te maken. “Dan kunnen Amsterdam en de regio gezichtsverlies beperken. Dan lijkt het net alsof het niet van de baan is. Maar dat betekent dat het nog decennia zal duren, als het er al komt.”