

Overdruk

Thijs Knaap - nov 2000

Elke ochtend als ik wakker word is het eerste dat ik denk: “ik ben in Amsterdam”. Nou woon ik al enige maanden in de hoofdstad en hoewel dat voor een provinciaal natuurlijk een bijzondere ervaring is die de geest behoorlijk bezig houdt, komt mijn dagelijkse gedachte bij het ontwaken van buiten. Bij ons op de hoek staat namelijk een carillon. Om acht uur stipt speelt het een wijsje dat zich eerst voorzichtig in mijn dromen mengt, dan op de voorgrond dringt totdat het mijn gedachten compleet bepaalt en ik zingend rechtop in bed zit: “Geef mij maar Amsterdam, dat is mooier dan Parijs.”

Amsterdam. U weet misschien dat de stad behalve mooier, ook een stuk kleiner is dan Parijs. Om Amsterdam heen is het een bende van water, vliegvelden en andere gemeenten. Daarom is er gebrek aan ruimte voor bijvoorbeeld nieuwe woningen. Die worden dan in het water of vlakbij het vliegveld gebouwd en zijn vreselijk duur. Als je over woningprijzen in Amsterdam praat gaat het al gauw in termen van ‘één komma één’. Miljoen dus.

Behalve ruimte is er in de hoofdstad ook een gebrek aan arbeidskrachten. Bij de supermarkt op de hoek zijn ze al een half jaar op zoek naar een spontane en flexibele collega. Het personeel probeert zelfs argeloze klanten de *retail* sector binnen te lokken, maar niemand wil. Het lijkt erop dat Amsterdam een beetje onder spanning staat.

In de, door mijn carillon verguisde, stad Parijs heeft men in een vergelijkbare situatie besloten snelle treinen te laten lopen naar andere steden, in de Franse provincie. U kent ze wel, de *TGV's* waarin je weinig beenruimte hebt, maar wel goede koffie kunt krijgen. Door een betere aansluiting met *les pays* konden bedrijven die geen ruimte in Parijs vonden met de trein toch gebruik maken van de hoofdstedelijke voorzieningen. Parijse werknemers profiteerden ook: zij gingen juist buiten de stad wonen en kregen een beter uitzicht, of bespaarden op hun woonkosten. Gegeven de spanningen ligt het voor de hand te onderzoeken of een dergelijk scenario ook voor Amsterdam en *les Pays-Bas* gunstig zou zijn. Zulks was het onderwerp van de workshop waar ik vandaag aan deelnam, getiteld “Overdruk in de Noordvleugel van de Randstad”. De organisatie had twee Amsterdammers uit hun biotoop gehaald om erover mee te praten ten overstaande van een publiek dat hoofdzakelijk uit de provincie kwam. Beide partijen hadden iets dat de ander wel wilde hebben, zo leek het: de provincie had droge en vliegveldvrije bouwgrond alsmede een spontane en flexibele arbeidsreserve en de Amsterdammers kwamen om in de economische bedrijvigheid waar het achter Diemen nog wel eens aan schort.

De voorzitter, de Utrechtse professor Wever, begon echter met waarschuwendende woorden: in Frankrijk had de hoofdstad geprofiteerd van nieuwe snelle verbindingen, maar de provinciesteden waren er bekaaid van afgekomen. Bedrijven die nog niet in Parijs zaten, hadden met de komst van de *TGV* kennelijk besloten een gedeelte van hun activiteiten daarheen te verplaatsen. Behoorlijk vervelend voor de provincie. In ons land zou zoiets ook kunnen gebeuren, en aangezien een snelle verbinding juist met het oog op het achterland wordt aangelegd zou dat natuurlijk sneu zijn. Je moet er toch niet aan denken dat Hooghoudt haar proeflokaal verhuist naar de Jordaan. De zaal knikte instemmend. “Maar,” memoreerde de voorzitter daarop, “Parijs is natuurlijk Amsterdam niet.”

Een vraag dringt zich op: wat heeft Amsterdam toch dat bedrijven zo aantrekt, zo erg dat je als dorp kennelijk bang moet zijn voor een goede verbinding met de stad? Mooier dan Parijs is het er, maar ook nat, lawaaierig en duur. Vliegtuigen razen over, trams rijden mensen omver en het is niet denkbeeldig dat je in een *shoot out* van criminelen terecht komt. Waarom moet iedereen daar zitten? Het antwoord op die vraag is: “de rest zit er ook”. Met de merites van de *Big City* zelf heeft het weinig te maken. Natuurlijk is het een havenstad en hebben ze een prachtig theater, maar de rest is het geluk van een historisch toeval. Eeuwen geleden was de ligging optimaal voor bedrijven van die tijd; tegenwoordig houdt het succes zichzelf in stand. Hoe oneerlijk dat misschien ook is, want Groningen is ook een mooie stad, je kunt het niet ontkennen: Amsterdam

trekt aan. En nu loopt het, althans volgens mijn beperkte buurtonderzoek, de spuigaten uit en dreigt de stad ten onder te gaan aan haar eigen succes.

Het lijkt mij prettig om Amsterdam te mogen vertegenwoordigen op dit soort congressen. Je spreekt toch als winnaar van de loterij, als Johan Cruijff tegen andere voetballers, wetende dat iedereen zo zou willen ruilen. De eerste spreker van vandaag, Willem Kleyn van de gemeente Amsterdam, heeft het vaker gedaan. Een geduldige glimlach begeleidt zijn verhaal en geeft aan dat hij de situatie waarin hij verkeert prima begrijpt. Mainport, grootstedelijk vestigingsmilieu, belangrijkste knoop in een netwerkeconomie. De woorden slaan op zijn stad, maar het publiek zou zo mee willen doen. Helaas kan dat niet.

Er is, volgens Kleyn, namelijk zoiets als een natuurlijke orde. In de hiërarchie van een land is nou eenmaal maar plaats voor één stad waar bedrijven werk maken van *face to face* contacten, waar de schaaleffecten tot hun recht komen. Vergelijk het met een zonnestelsel, waar maar plaats is voor één stralend middelpunt. In Nederland is dat Amsterdam. “Nu komt de overdruk aan bod” dacht ik. Het bordje bij de buurtsuper stond me helder voor de geest.

“U rekent op overdruk” zei Kleyn. “Die is er niet.” Met mij werd het stil in de zaal.

De gemeente Amsterdam heeft het volgende berekend: naast alle werkzoekenden die er nu in de stad zijn, stijgt in de toekomst ook nog eens de participatiegraad van de inwoners. Dat wil zeggen dat er meer mensen in Amsterdam gaan wonen die werken. Mensen die niet werken krijgen een baan, of verdwijnen. Arbeid genoeg dus. Verder blijven er in de hoofdstad alleen bedrijven over die weinig ruimte gebruiken en vertrekt de rest. Een hoge toegevoegde waarde per vierkante meter, of anders naar de provincie: dat heet *ruimtelijk uitsorteren*. Druk op de pan, zo die al bestaat, is een nuttig onderdeel van dit economisch proces. En wat bouwgrond betreft is er altijd nog de strategische reserve, gaf de spreker de zaal in vertrouwen, die het Groene Hart heet.

Lelijke stukjes daarvan althans. “Overdruk in de Randstad” luidt de conclusie, “is geen argument voor een snelle verbinding met het noorden.”

Wat wil Amsterdam dan wel? We kregen een klein college vervoerseconomie. De ruimtelijke economische effecten van infrastructuur zitten 'm met name in de *netwerktoegang*. Als je via een nieuwe verbinding op een bestaand netwerk komt is die verbinding meer waard dan een lijn naar een enkel eindpunt. Een zweeftrein naar het noorden is dus niet zoveel waard. Voor Amsterdam. Beter is het een zweeftrein aan te leggen die een rondje door de Randstad maakt. Zo verbind je de hoofdstad met andere grote steden. Daar koop je tenminste wat voor.

“En,” vroeg de voorzitter, “als dat rondje er nou ligt, mag de lijn naar het noorden er dan komen?”

“Pffmwaa.”

“Ja dus.”

De eerste Amsterdammer ging zitten en de tweede stond op. Het was Pieter Tordoir, verbonden aan de hoofdstedelijke kamer van koophandel. De fundering van zijn verhaal was zojuist al gelegd: Netwerken. “Het idee,” betoogde Tordoir, “dat je activiteit zomaar kunt verplaatsen van A naar B is onzin.” En daarin had hij natuurlijk gelijk. Niet voor niets zijn de bedrijven die nu in Amsterdam zitten daar ooit naartoe gekomen. Die netwerken bestaan op verschillende niveaus, van luchttransport tot regionaal vervoer. Op al die niveaus moet het kloppen, wil je een regio ontwikkelen. Helaas zijn regionale netwerken in Nederland erg slecht, zeker vergeleken met gladde systemen zoals de Parijse RER.

“Daarom is die zweeftrein zo mooi” filosofeerde de spreker. “Als regionale lijn tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht.” Een lijn naar het noorden zou echter een grote vergissing zijn, gezien de deplorabele staat van het regionaal vervoer in dat deel van het land. Je stapt uit in Groningen, *en dan?* In het 'ijle' noorden kun je geen kant op. Bovendien is de lijn niet nuttig als ontsluiting van de corridor Randstad – Noord Europa. Die corridor bestaat namelijk helemaal niet. De handel op het traject is verwaarloosbaar, relaties via die as een zeldzaamheid.

Beter is het, volgens Tordoir, om de zaak eerst lokaal te ontwikkelen: zorg voor goed vervoer, wat bedrijvigheid en flanker dat met het juiste economische beleid. Als alles dan goed draait mag je het aansluiten op de Randstad.

Ik keek eens naar Rob van Gijzel. Het Tweede-Kamerlid was rapporteur van de zitting en had zich tot nu toe stil gehouden. Van Gijzel geniet enige bekendheid door zijn rol in de opheldering van een vliegtuigramp waarbij hij net zolang bleef vragen totdat de betrokkenen toegaven dat ze iets verzwegen hadden. In die zaak gaf hij veel steun aan inwoners van de Bijlmer, door velen beschouwd als een gebied waar het nooit wat mee wordt. Ik was benieuwd naar zijn mening over het gesprokene.

Van Gijzel was er kort over. Het is een kwestie van afstand. Er zijn mogelijkheden voor Almere als het een zweefverbinding krijgt omdat het in het stadsgewest Amsterdam ligt. Vanaf Friesland ligt alles te ver weg.

Tja.

Er kwamen vragen uit de zaal. Of het niet dom is om te wachten totdat de Randstad vastloopt, en dan pas een lijn aan te leggen. Of zo'n lijn niet een ontwikkelingsinstrument is, dat de verplaatsing van activiteit in de hand zal werken. Of men de krapte op de huizenmarkt toch niet onderschatte. Maar de bezieling was eruit. De boodschap was bij de toehoorders angekommen: voor Amsterdam hoeft er geen zweefrein naar het noorden gebouwd te worden.

Ik nam de intercity naar Amsterdam CS en de metro naar huis. Vanaf het spoor van de metro kun je zelfs 's avonds goed zien dat heel Amsterdam Zuid in ontwikkeling is. Naast de Arena verrijzen kantoorgebouwen en winkelcentra in rap tempo. Er wordt zelfs in het donker gewerkt. De Bijlmer zelf wordt ook goed aangepakt: hoogbouw wordt vervangen door luxere woningen en bedrijfjes vestigen zich langs het spoor. Het gaat goed met Amsterdam. De hoofdstad groeit als kool en trekt kennelijk nog steeds nieuwe bedrijvigheid en inwoners aan. In Mokum zijn ze rijk en gelukkig tegelijk. En wie dat ook wil moet er maar naartoe.