

## Het begin van het einde van de Zuidas

Door drs. Maurice de Hond

*De recente opening van het gebouw van de ABN-Amro symboliseert het begin van het eind van de Zuidas. Wie zich sindsdien tijdens het spitsuur rondom die Zuidas in een auto bevindt kan minstens een half uur aan reistijd erbij optellen. Daardoor zal het voor bedrijven die aan de Zuidas gevestigd zijn steeds moeilijker worden in een schaarse arbeidsmarkt bestaand personeel te behouden en nieuw personeel aan te trekken. Daardoor zal de aantrekkingskracht van de Zuidas als vestigingsplaats voor bedrijven op den duur fors afnemen.*

Sinds de opening van het hoofdkantoor van de ABN-Amro aan de Zuidas is de verkeerssituatie in dat gebied in het spitsuur sterk verslechterd. Voor degenen die het nog niet met eigen ogen hebben kunnen aanschouwen; het lijkt er nu op dat er permanent de AutoRai wordt gehouden. Vanaf de parkeergarage van de ABN-Amro tot de twee nabijgelegen opritten van de Ringweg (A10) staat er met name 's middags tijdens het spitsuur gedurende een periode van 2 uur een min of meer permanente file. Op de toch al zo schaarse capaciteit van die Ringweg wordt een dusdanig extra beslag gelegd dat de auto's van de ABN-Amro medewerkers er amper bij kunnen. Het gevolg van die files in Buitenveldert is dat de doorstroom van het normale doorgaande verkeer ook sterk verslechterd is en omdat men tegelijkertijd probeert alternatieven te vinden staat het hele gebied nu vol met files. De geplande nieuwe afrit van de A10 bij het gebouw van ABN-Amro (die nog in de planfase verkeert!) zal het probleem niet echt oplossen, omdat het basisprobleem de capaciteit is van die Ringweg en daar lijkt in de komende jaren geen echte oplossing voor handen! En hoe de verkeerssituatie in het gebied zal zijn, zodra er een echte grote beurs in de RAI plaatsvindt, zullen we t.z.t. zien, maar ik raad automobilisten alvast aan om tegen die tijd drank, voedsel en slaapzakken in de auto mee te nemen.

Het is in feit fascinerend om deze ontwikkelingen te zien. In de eerste plaats valt hier "live" te aanschouwen hoe we in Nederland met name zelf de files als het ware planmatig creëren. We zetten grote nieuwe gebouwen zo neer dat welke maatregelen we ook nemen (verbreding van de snelwegen, rekeningrijden, betaalstroken) de files alleen maar groter worden. Langzamerhand lijkt de Ringweg van Amsterdam op de Parijse Peripherique (en als er een beurs is in de Rai lijkt het op dezelfde Peripherique op het eerste weekend na 14 juli, wanneer half Europa op vakantie gaat). En in plaats dat we lering trekken uit de gevolgen die we voor onze ogen zien gebeuren gaan we onvervaard door met dit stompzinnige planningsproces. Elke stukje langs de Zuidas is al ingepland voor een gebouw dat de skyline van Amsterdam verder zal beheersen (hoofdkantoor ING en het plan rondom station WTC). Een veelgehoord argument voor deze ontwikkeling is dat de nabijheid van Schiphol zo belangrijk is voor grote bedrijven. En dat is natuurlijk zo als je van Schiphol wilt vertrekken of belangrijke zakenrelaties daar aankomen (behalve natuurlijk tijdens het spitsuur, want dan zitten zij ook vast). Maar het aspect dat volkomen uit het oog verloren wordt is het feit dat voor het overgrote deel der mensen dat in die gebouwen werkt Schiphol irrelevant is, maar men juist wel belang hecht aan de tijd die men dagelijks kwijt is om van huis naar het werk te gaan en vice versa. En we weten nu al jaren dat het openbaar vervoer door velen niet als een echt alternatief voor de auto wordt ervaren. En als die reistijd sterk toeneemt in een krappe arbeidsmarkt dan is de kans dat

er naar een andere werkgever uitgekeken wordt steeds groter. En daarmee keert de wal het schip. Al snel zal een vestiging aan de Zuidas van Amsterdam minder aantrekkelijk worden omdat het de kans om voldoende goed personeel te krijgen zal doen afnemen! Onder invloed van de nieuwe technologie (breedbandig internet) wordt trouwens het in een heel groot gebouw met elkaar werken steeds minder belangrijk. Verwacht kan worden dat in de toekomst het werk steeds gedecentraliseerder zal plaats vinden. Kleinere gebouwen optimaal toegerust met glasvezelverbindingen met andere gebouwen dicht bij de plekken waar de mensen wonen (Almere, Nieuwe Vennep, Purmerend, Hoorn, etc.), gecombineerd met mobiel werken (eigen plek naar keuze, zoals thuis) worden steeds belangrijker. Die zullen er niet komen omdat overheid of de bestuurders van grote bedrijven daar de trend voor zetten (die zwelgen van trots in die grote gebouwen en plannen voor de komende jaren nog vele van dergelijke gebouwen), maar omdat hun werknemers uiteindelijk met hun voeten zullen gaan beslissen. Het lijkt een beetje op de neutronenbom van de tachtiger jaren (gebouwen blijven bestaan, mensen verdwijnen). Misschien kunnen zij die vanuit overheidswege met deze Zuidas bezig zijn of de beslissers binnen bedrijven over hun vestigingsplaats eens over deze processen nadenken en zich afvragen of ook in de toekomst deze vestigingsplaats zo aantrekkelijk is als men nu denkt. Doe de test eens: probeer maar twee weken lang (niet in vakantieperiodes) om circa 17.30 uur met een auto te rijden vanuit de parkeergarage van ABN-Amro naar Almere. En trek dan eens conclusies over het toekomstig gedrag van de werknemers in de gebouwen aan de Zuidas, die veroordeeld zijn om iets dergelijks iedere dag te doen.

Het zou mij niet verbazen als het gebouw van ABN-Amro over 10 a 20 jaar gezien wordt als de laatste stuip trekking van het industriële tijdperk en het startpunt van het echt denken over de toekomst en onze mobiliteit.