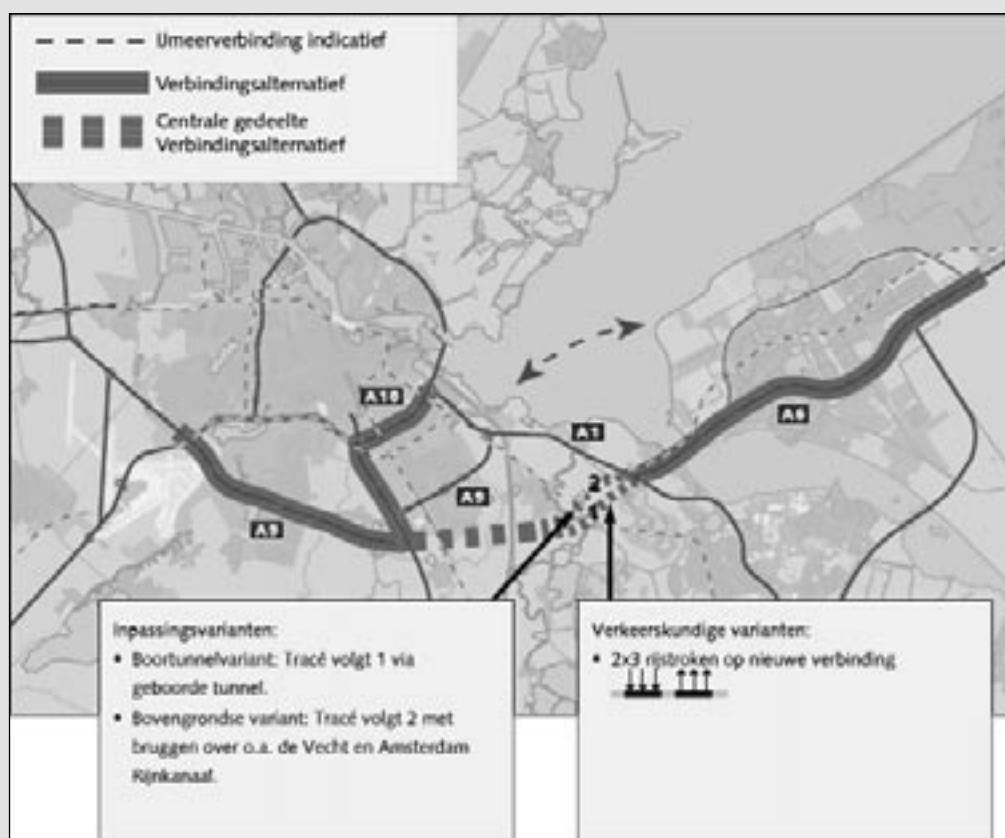


FORUM

Joren Jacobs & Henk-Jan Kooij

Onlangs is er veel commotie ontstaan rond de geplande verbinding tussen de snelwegen A6 en A9. Deze verbinding richt zich volgens Rijkswaterstaat op verbetering van de bereikbaarheid tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. De files rijzen immers de pan uit, waardoor de economische ontwikkeling van de regio in de knel dreigt te raken. Hoewel er meerdere alternatieven uitgewerkt zijn, lijkt er bij de overheid een lichte voorkeur te bestaan voor de A6-A9-tunnelvariant. De tegenstanders van een verbinding tussen de A6 en A9 hebben zich verenigd in het Platform tegen A6-A9, waaronder een groot aantal organisaties. Volgens het Platform vormt de verbinding een bedreiging voor de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied tussen Amsterdam, Almere, het Gooi en Abcoude. Ook brengt de verbinding ernstige schade toe aan drie Nationale Landschappen, zoals het Groene Hart, de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het Platform wijst met name op de gevolgen van de verbinding voor 's lands eerste natuurgebied: het Naardermeer. Het lijkt erop dat het volgende kabinet voor een lastige keuze staat. De redactie van TOPOS staat gelukkig niet in de schoenen van de overheid, maar is wel benieuwd naar welke kant de weegschaal zal doorslaan: infrastructuur en economie of natuur, cultuurhistorie en landschap?



Basisvarianten verbindingsalternatief

bron: Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Januari 2006



Wim Heijman

Bijzonder hoogleraar ruimtelijke economie aan Wageningen Universiteit

De basis voor een goede besluitvorming over infrastructuurprojecten is een kosten-batenanalyse. Het probleem hierbij is dat sommige kosten en baten zich niet of moeilijk in geld laten uitdrukken. Bij een mogelijk kabinetsbesluit vóór de A6-A9 tunnelvariant kan een aantal kanttekeningen worden geplaatst. Een analyse van de in geld waardeerbare baten en lasten volgens de zogenoemde oei-methode van de tunnelvariant en het zogenoemde stroomlijnalternatief waarbij bestaande wegen (waaronder de A9) worden verbreed, valt voor beide alternatieven negatief uit. Hierbij worden de aanlegkosten van beide varianten afgewogen tegen de baten (hoofdzakelijk de gediscoteerde verwachte reistijdwinsten). Er dient wel te worden opgemerkt dat bij deze afweging de schade aan de natuur zelfs nog niet is inbegrepen. Het tunnelalternatief brengt waarschijnlijk meer schade toe aan de natuur dan het stroomlijnalternatief. De tunnel verstoort namelijk een relatief ongerept gebied met veel natuur, waaronder het Naardermeer. Niet aanleggen dus die tunnel!

De vraag is bovendien aan de orde of de regering de alsmaar toenemende verkeersdruk in de Randstad moet oplossen met steeds meer wegen of dat dat probleem moet worden aangepakt met rekeningrijden en beter openbaar vervoer. Op termijn is het rekeningrijden in de randstad niet te vermijden. De regering zou dat eerst moeten invoeren voordat men besluit om grootschalige investeringen in het wegennet te doen, die achteraf misschien onnodig blijken te zijn en bovendien het probleem niet definitief kunnen oplossen omdat voor ieder opgelost knelpunt er wel een andere *bottleneck* in de plaats komt.

Men zou zich ook kunnen bezinnen op de oorzaak van het woon-werkverkeer. Om omvangrijke verkeersstromen tegen te gaan, verdient het aanbeveling het werk naar de mensen toe te brengen of de mensen naar het werk te laten verhuizen in plaats van de mensen naar het werk te laten reizen. Dit zou betekenen dat verplaatsing van de bedrijvigheid uit de randstad naar onder andere Flevoland meer gestimuleerd moet worden of dat er in de regio's met veel economische bedrijvigheid er meer ruimte voor woningbouw moet komen. Een kosten-batenanalyse

waarbij dergelijke belangrijke strategische alternatieven niet in de beoordeling worden betrokken, is slechts van beperkte waarde. Het leidt met name af van de kern van de zaak, namelijk het vraagstuk van de ruimtelijke concentratie en deconcentratie van bedrijvigheid met de daarbij behorende transportproblematiek. Dit moet in een breder verband worden bekeken dan een simpele kosten-batenanalyse van twee infrastructuurvarianten.

Michiel Brink

Landschapsarchitect bij Royal Haskoning

Infrastructuur of (stads)landschap? Als dat de vraag is hebben wij goed nieuws.

Rijkswaterstaat nodigde begin dit jaar belangstellenden uit om hun creativiteit en deskundigheid in te zetten voor het ontwikkelen van nieuwe, dan wel verbeterde inpassingsvarianten voor één of meer tracédelen van de planstudie naar de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Als team van Royal Haskoning en Witteveen+Bos zijn we deze uitdaging graag aangegaan en hebben we een visie met de titel 'de Ontknoping' neergelegd hoe de verkeerskundige verbetering van de corridor kan leiden tot een verbetering van het woon- en leefklimaat in Amstelveen, Amsterdam Zuidoost en de Vechtstreek. "De Ontknoping" won de tweede prijs.

Als eerste scheidt 'de Ontknoping' doorgaand en bestemmingsverkeer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het grote aantal in- en uitvoegmomenten wordt vervangen door een beperkt aantal wisselen keuzepunten waar men zich kan voegen in het lokale wegennet of kan kiezen voor een doorgaande route. Daarbij laat 'de Ontknoping' zien hoe het woon- en leefklimaat langs de snelweg kan verbeteren. In Amstelveen en Amsterdam Zuidoost wordt de A9 in een tunnelbak gelegd en gedeeltelijk overkluisd. Op de plaats van de huidige A9 komen de 'Amstelveen Avenue' en de 'Bijlmer Boulevard': lanen van allure, volledig opgenomen in het stedelijk weefsel. In de Vechtstreek worden de afslagen van de A1 vervangen door een parallelstructuur en duikt de snelweg in een 'aquatunnel' onder de Vecht: een nieuw Zicht op Muiden, minder verkeerslandschap, méér Vechtlandschap!

Naar mijn idee is de vraag of de verbinding A6-A9

door of onder de Aetsveldsche Polder moet gaan dus ook geen vraag. De verbetering van het bestaande A9 tracé kan en moet een kwaliteitsimpuls betekenen voor het (stads)landschap waar de huidige A9 doorheen gaat!

Voor meer informatie:
m.brink@royalhaskoning.com
<http://www.schiphof-amsterdam-almere.nl>

Rinus Jaarsma

*Universitair hoofddocent bij de leerstoelgroep
Landgebruiksplanning aan Wageningen Univer-
siteit*

Een kort antwoord: de weegschaal slaat door naar de economie. We hebben met zijn allen namelijk vastgesteld dat de schoorsteen van BV Nederland moet roken. Alleen in perifere gebieden, waar bovendien weinig kiezers wonen, kan de overheid daar wel eens van afwijken (zoals bij de Waddenzee). In andere gevallen gaat voorrang voor natuur/landschap gewoon teveel geld kosten...

Omdat het antwoord ook iets uitgebreider mag zijn, is er gelukkig nog enige ruimte voor nuancering, toegepast op de casus verbinding A6-A9.

Wanneer gekozen wordt voor een aanzienlijke groei van Almere, binnen het verband van een stedelijk netwerk met daarin onder meer Amsterdam, betekent dat een toekomstige vervoersstroom die de capaciteit van de huidige infrastructuur (ver) overstijgt. Niets doen is dan geen optie. Een verbinding A6-A9 is wel één van de opties, net als verbreding van bestaande wegen of aanleg van een snelweg door het IJmeer. Voor een afweging van "alle" opties hebben we in ons land uitvoerige en zorgvuldige procedures met elkaar afgesproken. Actiegroepen in brede zin kunnen zich hierbij roeren, maar hebben niet het exclusieve recht om door hen als ongewenst beschouwde ontwikkelingen tegen te houden.

Aanleg van een weg is nooit een doel op zich. Dat geldt ook voor de verbinding A6-A9. Overigens zal deze weg helemaal niet DOOR het Naardermeer lopen, zoals de spoorlijn Hilversum-Amsterdam dat doet. Sterker nog, vergeleken met het bestaande tracé van de A1 blijft de nieuwe weg op ruime afstand van het meer. Verder valt te verwachten dat een zorg-

vuldige inpassing, bijvoorbeeld een verdiepte aanleg, veel milieueffecten aanzienlijk kan beperken. Dat geldt temeer wanneer de weg in een tunnel zou komen. Dat kost een paar centen extra, maar daarvoor kun je dan het eeuwenoude Geinlandschap tussen A6 en A9 open houden. Dat Geinlandschap lijkt mij door deze casus namelijk veel ernstiger bedreigd dan het Naardermeer.

Theo Jacobs

*Oud-kernlid Actie Amelisweerd van 1970 tot
1982*

Meer dan 30 jaar geleden sprak de Actiegroep Amelisweerd (tegen de aanleg van Rijksweg 27 door de unieke rivierbossen van de Amelisweerden en Rhijnauwen ten oosten van de stad Utrecht) zich uit voor een integrale verkeers- en vervoersplanning. Het is schrijnend, maar ook verbijsterend, dat anno 2006 het oudste natuurmonument van Nederland, het Naardermeer, met erkenning als Europese habitat, het natuurgebied dat vele Nederlanders kennen en in die hoedanigheid als van vanzelfsprekende waarde wordt beschouwd, ten offer dreigt te vallen of op z'n minst ernstig aangetast dreigt te worden door de aanleg van een nieuw weggedeelte tussen de A6 en de A9.

Het is zo schrijnend omdat 30 jaar geleden eensluidende argumenten werden gebruikt, zoals het vastlopen van het verkeer, en daarmee schade aan de economische vooruitgang. Hieruit spreekt opnieuw dat verkeersaanwas en economie gezien worden als autonome grootheden, waarbij wij ons bij voorbaat dienen neer te leggen. Voortdurend spreekt een gebrek aan daadkracht en creativiteit.

Laten we nu eens met volle overtuiging en met inzet van al onze kennis kijken naar de ruimtelijke problemen met een open blik en wellicht met het doel Nederland niet alleen gidsland te maken van onze kunstjes op het gebied van de waterbeheersing (Waterstaat), maar ook op het gebied van omgaan met schaarse ruimte, en onder ogen zien dat niet zozeer de wegen dichtslibben, maar Nederland zodanig verdicht dat er ernstige problemen zijn en zich nog zullen manifesteren met betrekking tot natuur, gezondheid en sociale samenleving.

Het is van evident belang dat Nederland zich her-

oriënteert op zijn economie, niet alleen vanwege de knellende ruimte maar zeker ook vanwege de snelle globale ontwikkelingen. Laat Nederland het voortouw nemen om een duurzame economie te ontwikkelen; dit houdt tegelijkertijd in een evenwichtig omgaan met de ruimte.

Ondertussen kunnen denktanks een jaar lang de ruimte nemen om de verkeersbehoefte in beeld te brengen en alternatieven te zoeken met openbaar vervoer, rekeningrijden, spreiding van werktijden, thuiswerk(centra), en wat dies meer zij, met het doel om met dit soort idiote plannen (A6-A9) niet meer bezig te hoeven zijn. De huidige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Peijs, heeft hierop reeds een voorschot genomen, door, constaterend dat Rijkswaterstaat goed is in wegenplanning en aanleg, maar verder geen kaas gegeten heeft van een meer integrale aanpak, een commissie in het leven te roepen, die daarvoor meer oog zal hebben.

Laat de strijd om het Naardermeer een keerpunt zijn, hetgeen 30 jaar geleden bij de actie Amelisweerd niet gelukt is.

maken de keuze, dat doen mensen. Het uiteindelijke besluit over het wel of niet aanleggen van een weg is immers een politieke keuze. Politici moeten zich niet verschuilen achter experts, rapporten of procedures, maar daadwerkelijk verantwoordelijkheid nemen; ook als blijkt dat het project weer veel duurder uitpakt en de files alles behalve opgelost zijn. Er zou vanuit de wetenschap veel meer aandacht moeten zijn voor de wijze waarop dergelijke instrumenten worden gebruikt in de politieke strijd, welke waarden ze benadrukken, welke aspecten ze verdrücken en hoe dit de besluitvorming beïnvloedt. Dit in plaats van alleen maar nieuwere en zogenaamd betere instrumenten te ontwikkelen.

Zelf vind ik overigens dat deze weg er niet hoeft te komen, ook niet in een tunnel. Mijn voorkeur gaat uit naar het behoud van natuur en dus naar andere oplossingen voor de genoemde verkeersproblematiek.

Raoul Beunen

Onderzoeker bij de leerstoelgroep Landgebruiksplanning aan Wageningen Universiteit

Waar een wil is, is een weg. Dit geldt voor zowel de mensen die graag een weg willen aanleggen als voor diegenen die de weg niet willen. Alle partijen zullen argumenten voor hun standpunt aandragen en proberen om hun visie te realiseren. Het vraagstuk van de A6-A9 is een mooi voorbeeld van een planningsproces waarin actoren met zeer verschillende meningen en belangen strijden om het gebruik van de ruimte.

Wat mij verontrust is dat in de discussies over dergelijke besluiten vaak wordt geschermd met kostenbatenanalyses, m.e.r.-procedures of vergelijkbare instrumenten. Met dergelijke instrumenten wordt een soort van objectieve keuze gesuggereerd. Dat bieden ze uiteraard niet en ze worden dan ook vooral gebruikt om keuzes te rationaliseren, legitimeren of te depolitiseren. Bedenkt eens hoe vaak dergelijke projecten worden gestopt als gevolg van de uitkomst van een dergelijke analyse? Uiteraard kunnen eerder genoemde instrumenten bruikbaar zijn om de verschillende voor- en nadelen op een rij te zetten en inzicht te krijgen in de gevolgen, maar niet de instrumenten