

A6-A9-verbinding gemakzuchtig bedacht

Rob van der Bijl

Amsterdam, juni-september 2006

Dit artikel is gebaseerd op een eerdere versie in Blauwe Kamer nr. 3, 2006

Zomer 2006: er is veel commotie over het rijksvoornemen om een nieuwe autosnelwegverbinding tussen Almere en de regio Amsterdam aan te leggen. En dat is begrijpelijk, want het Rijk stelt zich buitengewoon onbetrouwbaar op én de aangedragen argumentatie deugt niet.



Beoogd tracé in vogelvlucht

Het huidige voornemen om de A6 richting Randstad door te trekken stamt uit de tijd van het roemruchte Rijkswegenplan van 1968. Twintig jaar later is het opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het NVVP uit 2001 voorziet ook in de aanleg. Maar telkens wordt de realisatie van de weg door de Tweede Kamer verworpen. Toch weten het Rijk en de ministers van geen ophouden, want er ligt ineens weer een voorstel, terwijl in 2003 nog een convenant getekend is tussen werkgeversorganisaties en diverse overheden in de Amsterdamse regio om het huidige wegensysteem te verbeteren, maar niet uit te breiden. Aldus is de opstelling van de huidige minister niet alleen verrassend, maar ook onbetrouwbaar. De rijksoverheid komt telkens terug op eerdere beslissingen of overruled gemakkelijk lokale beslissingen.

En dan de argumentatie. Wat opvalt is dat de discussie, zowel bij voor- als tegenstanders zich voornamelijk beperkt tot details omtrent vermeende problemen. Weliswaar gaat het om niet onbelangrijke details, maar niettemin details. Natuurlijk is het belangrijk om te weten of een tunnel nabij het Naardermeer van invloed is op de grondwaterstand van dit gebied. En ook is het noodzakelijk om vast te stellen of er schadelijke effecten op de leefomgeving van bepaalde vogelsoorten optreden. Maar laten we eerst eens kijken naar de aannames die liggen besloten in het plan om de A6 en de A9 via een nieuwe dwarsverbinding aan elkaar te koppelen.

Een eerste aanname: er gaan steeds meer mensen in Almere wonen. De groei van Almere wordt kennelijk als een natuurlijk fenomeen gezien. Nog een aanname: 'mensen' in Almere willen niet met 'de trein'. En dan de belangrijkste en meest verstrekkende aanname: de bereikbaarheid wordt

verbeterd als de capaciteit van het autosnelwegnet wordt uitgebreid, in het bijzonder als nieuwe wegverbindingen het licht zien.

Tegen dit soort overwegingen en aannames valt wel het nodige in te brengen. Wie zich maar enigszins verdiept in de Ruimtelijke Ordening van de Noordvleugel weet dat de nieuwe verstedelijking in en rond Almere geen natuurverschijnsel betreft, maar het resultaat is van menselijk denken en handelen. Is het verstandig om Almere zo sterk uit te breiden? Het roemruchte Noordvleugeloverleg blijft toch een soort gezelschapsspel dat leidt tot besluitvorming waarvan de kwaliteit en houdbaarheid niet gegarandeerd zijn. Los van het antwoord op de vraag, de door Almere gegenereerde verkeersstromen zijn niet simpel gegeven en al helemaal geen vanzelfsprekendheid.

Wat ook opvalt is de afwezigheid in de discussie van het onderwerp openbaar vervoer (terwijl er wel plannen zijn, maar nog geen projecten). Zoveel is zeker: in de Randstad speelt de trein een hoofdrol in de afwikkeling van het woonwerkverkeer. Maar er bestaat geen rechtstreekse trein van Almere naar Utrecht, ook niet in oostelijke richting (Zeewolde en verder). Grote delen van Almere hebben trouwens helemaal geen treinverbinding (niet in de laatste plaats Almere Haven). Bovendien is de treincapaciteit richting Amsterdam onvoldoende en ontbreken met name op deze relatie lokaal-regionale vormen van railgebonden OV, zoals light rail of metro.

O ja, en rekeningrijden wordt ook niet in de discussie betrokken, terwijl de Amsterdamse regio toch de eerste in Nederland zou moeten zijn waar dit onvermijdelijke instrument wordt uitgetoetst.

Ondertussen regeren gemakzuchtig stellingnamen. 'De stad is passé', kopte eind mei (2006) een landelijk dagblad. Amsterdam en Almere zouden een 'dubbelstad' moeten gaan vormen en het IJmeer wordt 'Central Park' van de Noordvleugel. Kan dat allemaal? In dezelfde week maken ingenieurs van het Rijk hun ideeën bekend voor een grote, derde autoring (door het IJmeer trouwens) om de noordkant van de Amsterdamse regio. En niet te vergeten: de A2 gaat naar 10 stroken. De uitwerking van dit soort auto-gefixeerde voorstellen zullen hun uitwerking op de ruimtelijke ordening en de toekomstige stedelijke kwaliteit niet missen. De tussengebieden worden beter bereikbaar, terwijl de centrale steden en hun stadscentra moeilijker tot niet bereikbaar worden. Is dit echt de bedoeling? Het bereikbaarheidsprobleem steekt niet simpel in elkaar en is zeer moeilijk, misschien nauwelijks op te lossen. Laten we daarom niet discussiëren over nieuwe wegen en tunnels, maar over diepere oorzaken en meervoudige oplossingen.

Najaar 2006: in het zicht van de verkiezingen wordt het voorstel van tafel gehaald. De VVD maakt een opportunistische wending en komt met het voorstel om Almere en Amsterdam (IJburg) via een nieuwe brug over het IJmeer met elkaar te verbinden. Over die brug gaan natuurlijk auto's rijden. Aan de hoeveelheid ondoordachte ideetjes en plannetjes lijkt geen einde te komen.