



Persbericht

Weesp, 15 februari 2006

## **CPB ondersteunt kritiekpunten van Platform tegen A6-A9**

**Het Platform tegen A6-A9 ziet een aantal positieve ontwikkelingen in het afwenden van bedreigingen voor landschap, natuur en milieu: het Centraal Planbureau (CPB) deelt veel van de kritiekpunten die het Platform heeft ten aanzien van de studies van Rijkswaterstaat; FNV en CNV distantiëren zich van de tunnelvoorkeur van VNO-NCW West en Minister Veerman van Landbouw ziet af van bovengrondse A6-A9.**

Afgelopen donderdag publiceerde de belangrijkste economisch adviseur van het kabinet, het Centraal Planbureau (CPB), zijn second opinion op de Kosten en Batenanalyse (KBA) van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Het CPB spreekt zich lovend uit over de overzichtelijkheid en gedetailleerdheid. Maar dan komen er een paar kritiekpunten, die buitengewoon fundamenteel zijn voor de bruikbaarheid van het onderzoek in de verdere besluitvorming:

1. Het Nulplusalternatief, dat in het onderzoek is betrokken op voorspraak van bewoners en de MER-commissie, is niet goed onderzocht. Er is niet gekeken naar wat een lokale toepassing van rekeningrijden zou opleveren, maar er is uitgegaan van landelijk invoeren met landelijke normen. Bovendien is niet onderzocht wat er zou gebeuren als rekeningrijden zou worden gecombineerd met (wat kleinere) aanpassingen in het asfalt. Deze kritiek komt overeen met wat in de consultatiebijeenkomsten in de regio door bewoners naar voren wordt gebracht. Het CPB merkt verder op dat er in de studie geen rekening wordt gehouden met de plannen om rekeningrijden sowieso op termijn in te voeren en wat de effecten hiervan zijn op de congestieproblematiek in de regio.
2. Een tweede fundamenteel bezwaar tegen de studie is dat het vraagstuk verkokerd is opgepakt. Er is geen relatie gelegd met andere ontwikkelingen in de regio zoals de mate van groei van Almere, de IJmeerverbinding, de Zuidas, de Zuiderzeelijn en de ontwikkeling van Schiphol. Deze kritiek bevestigt de stellingname van het Platform dat de studie duidelijk naar een vooraf vastgesteld resultaat redeneert: er moet meer asfalt komen ongeacht de feiten. Een voorgenomen en door de Tweede Kamer opgedragen netwerkanalyse is pas gepland na de

besluitvorming over de weg in het kabinet deze zomer. Dit is bovendien in strijd met de door Minister Peijs aangenomen motie van PvdA-kamerlid Co Verdaas, waarin werd vastgesteld dat er sprake moet zijn van een integrale aanpak van de problematiek.

3. De studie gaat ervan uit dat een vergrote bereikbaarheid zal leiden tot verschuiving van bedrijvigheid van Amsterdam naar de polder. CPB ziet echter evenveel aanwijzingen dat de beperkte bedrijvigheid uit de polder juist zou verhuizen naar Amsterdam en omgeving. In dat geval neemt de mobiliteitsbehoefte alleen nog maar verder toe.

Een tweede positieve ontwikkeling is dat de bovengrondse variant van A6-A9 op steeds minder steun kan rekenen. Zo gaf Minister Veerman in het gesprek met het Platform aan dat hij deze variant niet zou kunnen verdedigen. Ook VNO-NCW West heeft zich inmiddels tegen een bovengrondse versie A6-A9 gekeerd bij monde van VNO-NCW directeur Mooren.

Maar ook de tunnelvariant van de A6-A9 blijkt op minder draagvlak te kunnen rekenen. Vorige week verklaarde VNO-NCW West zich pleitbezorger voor de tunnelverbinding tussen A6 en A9, mede namens de vakcentrales. Bij navraag bleek echter dat FNV noch CNV geen ondertekenaars zijn en zich distantiëren van uitspraken over deze weg.

Het Platform blijft de ontwikkelingen nauwgezet volgen en blijft zich ook inzetten tegen een eventuele tunnelverbinding vanwege behoud van landschap, natuur en milieu. Bovendien is het Platform van mening dat de verkeersaanzuigende werking van nieuw asfalt de problemen niet verkleint, maar vergroot, wat ook blijkt uit de cijfers van RWS zelf. De noodzakelijke innovatie in onze vervoerssystemen verdwijnt zo verder achter de horizon.

Meer informatie treft u op de website van het Platform tegen A6-A9:  
[www.tegena6-a9.nl](http://www.tegena6-a9.nl).