

Een tunnel of niet?

Bij een mogelijk kabinetsbesluit vóór de A6-A9-tunnelvariant kan een aantal kanttekeningen worden gemaakt. Een analyse van de in geld waardeerbare baten en kosten volgens de OEI-methode van de tunnelvariant en het zogenoemde 'stroomlijnalternatief' waarbij bestaande wegen (waaronder de A9) worden verbreed, uitgevoerd door het bureau Decisio uit Amsterdam, valt voor beide alternatieven negatief uit. Hierbij worden de aanlegkosten van beide varianten afgewogen tegen de baten (hoofdzakelijk de verdisconteerde verwachte reistijdwinsten). Er dient wel te worden opgemerkt dat bij deze afweging de schade aan de natuur zelf 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 er voor ieder opgelost knelpunt wel een andere *bottleneck* in de plaats komt.

Men zou zich ook kunnen bezinnen op de oorzaak van het woonwerkverkeer. Om omvangrijke verkeersstromen tegen te gaan, verdient het aanbeveling het werk naar de mensen toe te brengen in plaats van de mensen naar het werk te laten reizen. Dit betekent dat verplaatsing van de bedrijvigheid uit de Randstad naar onder andere Flevoland meer gestimuleerd moet worden. Een kosten-batenanalyse waarbij dergelijke belangrijke strategische alternatieven niet in de beoordeling worden betrokken, is slechts van beperkte waarde. Het leidt 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 of drie infrastructurele varianten. In de Randstad wordt de economie gedomineerd door twee zogenoemde *mainports*: de Rotterdamse haven en de regio Amsterdam (met Schiphol als belangrijkste motor). Deze economische clusters vormen het hart van de Nederlandse economie. De rijksoverheid staat dan ook al snel met de portemonnee klaar als het bedrijfsleven ter plaatse weer eens klaagt over slechte bereikbaarheid van de Randstad. De besluitvorming over dit soort van projecten sleept zich overigens vaak jaren voort met als gevolg dat ten tijde van de uitvoering de omstandigheden drastisch zijn veranderd evenals de bijbehorende kosten en de baten. Dit kan ertoe leiden dat achteraf de baten tegenvallen en de kosten veel hoger zijn dan was voorzien. Voor dit probleem biedt ook de OEI-methode geen oplossing.

De rijksoverheid staat dan ook al snel met de portemonnee klaar als het bedrijfsleven ter plaatse weer eens klaagt over slechte bereikbaarheid van de Randstad

De beide clusters trekken als een magneet bedrijvigheid naar zich toe zo lang vestiging op deze locaties een kostprijsverlagend effect heeft. Indien door prijsopdrijvende factoren (files, hoge grondprijzen et cetera) dit effect teniet wordt gedaan, kan een veelal gewenste deconcentratie van bedrijvigheid plaatsvinden. Naast prijsopdrijvende effecten zijn hiervoor aantrekkelijke vestigingsplaatsen met relatief lage grondprijzen en de afwezigheid van files in de nabijheid van de mainports nodig. Voor de regio Amsterdam is Flevoland het aangewezen overloopgebied.

Omdat de uitbreidingsmogelijkheden als gevolg van de milieunormen beperkt zijn, moet er worden nagedacht over een verplaatsing van (een deel van) de luchthaven Schiphol naar een alternatieve locatie.

Hiermee zou in de regio Amsterdam de druk voor een deel van de ketel zijn. Een deel van de activiteiten van de luchthaven zou naar Flevoland kunnen worden verplaatst. Dit is een voor de hand liggend alternatief. Ook hier zal echter rekening gehouden moeten worden met milieueffecten zoals geluidsoverlast voor omwonenden, wat een beperking is voor de omvang van de activiteiten aldaar. Een verdergaande optie is de vestiging van een tweede nationale luchthaven en een drastische beperking van de bedrijvigheid op de huidige locatie Schiphol. In dat geval ontkomen we er niet aan na te denken over het al dan niet inpolderen van de Markerwaard. Deze nieuwe polder zou dan tevens kunnen worden gebruikt als vestigingsplaats voor luchthavengebonden en andere economische bedrijvigheid. Dit biedt grote voordelen. De regio Amsterdam wordt ontlast en een groot aantal activiteiten van de bestaande luchthaven kan naar de nieuwe luchthaven worden verplaatst zodat het huidige Schiphol moeiteloos binnen de milieunormen kan opereren zonder dat dit ten koste gaat van de nationale economische groei. Kortom, in plaats van een benauwde discussie over al dan niet een tunnel, dient er te worden gediscussieerd over de ruimtelijke planning van de economische activiteit in de randstad. Het geld dat wordt bespaard met het niet aanleggen van kostbare snelwegen kan nuttig worden besteed aan de aanleg van een nieuwe polder. Dat is goed voor de economie en het milieu.

WIM HEIJMAN

Hoogleraar Regionale Economie, Wageningen Universiteit