

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 november 2005

Met deze brief en bijgevoegde voortgangsrapportage¹ van september 2005 wil ik u informeren over de MIT Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere. Dit is een financieel omvangrijk project met een brede verknoping met andere projecten in de Noordvleugel van de randstad; ik behandel het daarom als «groot project». Gehoord uw opmerkingen bij het TCI debat hoort daar een vroegtijdige tweejaarlijkse informatievoorziening bij, waar ik middels deze brief en voortgangsrapportage mee wil starten. Gezien de omvang en kenmerken van het project geef ik u in overweging de planstudie ook daadwerkelijk als groot project aan te wijzen.

In deze brief geef ik aan welke processtappen reeds zijn gezet en welke procedure nog voor ons ligt. In de bijgevoegde voortgangsrapportage wordt inhoudelijk ingegaan op de stand van zaken van de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere.

Inleiding

Op de as Schiphol–Amsterdam–Almere is op dit moment al sprake van een bereikbaarheidsprobleem. Zonder ingrijpen zal de bereikbaarheid in de toekomst nog verder verslechteren, mede door de toenemende verstedelijking in dit gebied. Tegelijkertijd is het gebied tussen Amsterdam en Almere een waardevol gebied in termen van groen/blauwe kwaliteiten en biedt het ruimte voor rust en recreatie. Daarbij is het project met een voorlopige reservering van € 4,5 mld voor de wegontsluiting in de Noordvleugel uit het FES financieel omvangrijk.

Dit alles maakt de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere een belangrijk project in de Noordvleugel van de randstad met veel maatschappelijke betrokkenheid.

Voortraject

In mei 2004 is de voorloper van de Planstudie, de integrale MIT verkenning Haarlemmermeer–Almere, met bijbehorende KBA en toetsing door het CPB aan u toegestuurd. Op basis hiervan is besloten tot de start van

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere. Ten tijde van de integrale verkenning van dit project was een project-structuurvisie conform TCI nog niet aan de orde. Met het uitvoeren van de 1e fase van de Trajectnota/MER is er meer informatie beschikbaar ten tijde van de tussentijdse besluitvorming dan een structuurvisie zou opleveren. De bijgevoegde voortgangsrapportage van de planstudie gaat hierop verder inhoudelijk in.

In mei 2005 heeft het Bevoegd gezag, met in acht name van de vele (8000) inspraakreacties de richtlijnen voor de Trajectnota/MER studie vastgesteld en gepubliceerd. De samenwerking met de regio is verder uitgebouwd. Daarnaast zijn er de afgelopen maand meerdere informatiebijeenkomsten gehouden om omwonenden en belanghebbenden op de hoogte te brengen van de laatste stand van zaken.

Vervolgproces

De Trajectnota/MER studie is in twee fasen gesplitst. De eerste fase richt zich op het aanleveren van informatie ten behoeve van een keuze tussen de twee hoofdalternatieven: het Verbindingsalternatief en het Stroomlijnalternatief¹. Na fase één zal er worden vastgesteld welke varianten in fase twee verder worden uitgewerkt. De inzet is om deze varianten te beperken tot varianten van één hoofdalternatief om duidelijkheid te krijgen voor andere projecten en zekerheid te geven aan belanghebbenden. Tegelijkertijd zal dan worden aangegeven welke financiële reservering hier bij hoort.

Medio 2006 is fase 1 afgerond en dan zal het kabinet aangeven welke varianten ze verder wil uitwerken in fase twee. Deze keuze zal worden gemaakt in samenhang met andere projecten in het Programma Noordvleugel en met inachtnaam van het Nul(plus)-alternatief. Voorafgaand aan deze keuze zal er een consultatieronde zijn waarbij de omgeving wordt gevraagd om hun mening kenbaar te maken over het onderzoek en de alternatieven. Door de Kamer expliciet bij deze keuze te betrekken wil ik voorkomen dat de gemaakte keuzes en vastgestelde randvoorwaarden in een latere fase ter discussie worden gesteld.

Na fase 2 (2008) zal het kabinet de keuze voor één voorkeursvariant maken en aan de Kamer voorleggen waarna een debat in de kamer kan volgen. Zie eveneens bijlage 1 voor een schematisch overzicht.

Programma Noordvleugel

De Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere heeft veel relaties met andere projecten in de Noordvleugel. Almere stelt bijvoorbeeld de uitbreiding van de wegcapaciteit als voorwaarde voor verdere verstedelijking na 2010. Een grotere wegcapaciteit heeft een relatie met de exploitatie van een OV-verbinding door het IJmeer. Het project maakt daarom ook deel uit van het Noordvleugelprogramma², één van de vier programma's in de programma-aanpak voor de uitvoering van de Nota Ruimte. Hierover bent u in januari 2005 door de Minister van VROM geïnformeerd (nr. 29 435-16). Voor het Noordvleugelprogramma ben ik de programmaminister.

Doel van het programma is het vormgeven van het besluitvormingsproces richting samenhangende besluitvorming medio 2006 samen met betrokken ministeries en regionale overheden. Het kabinet is voornemens om voor de zomer van 2006 een kabinetsstandpunt te formuleren met afgestemde besluiten over genoemde projecten, gebaseerd op de dan beschikbare onderzoeksresultaten van de verschillende projecten. Dit kabinetsstandpunt zal ik vervolgens aan u voorleggen. Begin volgend jaar zult u een voortgangsrapportage ontvangen van het programma Noordvleugel als onderdeel van de rapportage over de programma-aanpak. In deze rapportage zal ik zowel de voortgang van het programma als de voortgang van de afzonderlijk projecten opnemen.

¹ Verbindingsalternatief is de nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 en het Stroomlijnalternatief is de uitbreiding van de bestaande verbinding A1/A6/A9. In beide alternatieven is uitbreiding van de wegcapaciteit opgenomen van knooppunt Badhoevedorp (A4/A9) tot Almere-Buitenooost.

² De volgende projecten zijn opgenomen in het Noordvleugelprogramma: Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere, Structuurvisie Zuiderzeelijn, Verstedelijking Almere, Landzijdige bereikbaarheid Schiphol, Nieuw Sleutelproject Amsterdam Zuidas, Verstedelijking en bereikbaarheid Utrecht, Gebieds-uitwerking Haarlemmermeer e.o.

Ten slotte

Mocht deze brief aanleiding zijn om nader geïnformeerd te worden over de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere, dan wil ik u aanbieden dit te doen middels een werkbezoek aan het gebied of een technische briefing.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Planningsoverzicht

Onderdeel	Activiteiten	Planning
Startnotitie	BG maakt de startnotitie openbaar Voorlichting en inspraak Commissies adviseren over richtlijnen voor MER en KBA	jan. 2005
	BG stelt richtlijnen vast	mei 2005
1e fase Trajectnota/ MER (Alternatieven/ variantennota)	IN stelt AV-nota op Voorlichting en Consultatieronde Commissies adviseren BG over kwaliteit studies Selectie alternatieven	dec. 2005 jan/feb 06 vanaf april 2006
Het kabinet maakt een keuze uit de verder uit te werken varianten. Deze keuze wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer. Hieraan worden ook besluiten rond inpassingseisen en de financiële reservering verbonden.		juni 2006
2e fase Trajectnota/ MER	IN stelt Trajectnota/MER op BG publiceert Trajectnota/MER Voorlichting, inspraak en hoorzitting over inhoud Trajectnota/MER Commissies adviseren BG over kwaliteit studies Besturen adviseren over Trajectnota/MER Standpunt	2007
		2008
De varianten die in 2006 door het kabinet en de Tweede Kamer zijn gekozen zijn verder uitgewerkt in de 2e fase van de Trajectnota/MER. Uit deze varianten kiest het kabinet een voorkeursvariant die zal worden voorgelegd aan de Tweede Kamer. In een debat tussen de Tweede Kamer en het kabinet zal de voorkeursvariant worden vastgesteld die verder wordt uitgewerkt in het Tracébesluit.		2008
Ontwerp- tracébesluit en tracébesluit	BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt dit ter inzage Voorlichting en inspraak over keuze en invulling besluit Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit BG neemt tracébesluit	2008
		2009
Beroep	Beroepsprocedure	
Uitvoering en evaluatie	Uitvoering project Evaluatie milieugevolgen	vanaf 2010

BG = Bevoegd Gezag
 IN = Initiatiefnemer
 AV = Alternatieven/varianten=nota
 MER = Milieu-effectrapport