

Toetscommissie OEI Planstudie Schiphol-Almere

Per adres:
Waardenburg 51
2181 LN Hillegom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Personenvervoer
Tav. Drs. L.T. van 't Hof
Post bus 20901
2500 EX Den Haag

Onze PB RWSN 06
referentie

Hillegom, 9 augustus 2006

**Onderwerp: Vervolg Toetscommissie OEI planstudie
Schiphol -Amsterdam - Almere
Advies na/v aanvullend onderzoek KBA**

Geachte heer van 't Hof,

In verband met de Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere is door bevoegd gezag de Toetscommissie¹ OEI ingesteld, verder commissie genoemd. De commissie heeft in februari advies uitgebracht (zie brief van 9 februari). Medio juli heeft de projectleider Paul van den Hoek de commissie verzocht aanvullend advies uit te brengen inzake aanvullende KBA studies. In deze studies zijn onder meer andere aannames gehanteerd over Anders Betalen voor Mobiliteit en is de locatiespecifieke variant op het Stroomlijn-alternatief geanalyseerd. Deze laatste variant is een vereenvoudigde geoptimaliseerde versie van de huidige infrastructuur binnen het Stroomlijn alternatief.

Met deze aanvullende analyses is het ministerie tegemoet gekomen aan de vragen uit de consultatieronde. Daar ging het onder andere over een nadere uitleg over de KBA en over mogelijkheden om te optimaliseren aan de uitvoeringskant en de kostenkant.

Dit advies gaat in op de taakopvatting en de bevindingen van de commissie.

Taakopvatting

De aanvullende vraag aan de commissie interpreteren wij als volgt:

¹ Drs. Ing. Peter Blok (vz), Prof. Dr. Henk Meurs en Prof. Dr. Bert van Wee.

1. Voor welke besluitvorming is de momenteel beschikbare informatie naar de mening van de Toetscommissie van voldoende kwaliteit?
2. Wat zijn de adviezen en aandachtspunten van de commissie voor de volgende fase van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere?

De bevindingen op hoofdlijnen

Ad vraag 1:

De commissie komt tot de volgende constatering:

Als het gaat om de keuze tussen beide hoofdalternatieven, te weten het Verbindingsalternatief of het Stroomlijnalternatief, oordeelt de commissie dat er voldoende informatie op tafel ligt, en van een voldoende kwaliteit. Vanuit de optiek van besluitvorming werpen de nadere analyses geen nieuw licht op het verschil tussen beide alternatieven:

- Vanuit landschappelijke en ecologische perspectief scoort het Stroomlijnalternatief (en zeker het Nulplusalternatief) beter dan het Verbindingsalternatief;
- Optimalisatie van beide alternatieven (zowel ontwerp als kosten) leidt tot een betere KB-verhouding van beide alternatieven maar leidt niet tot een significante wijziging in de onderlinge verhouding: Stroomlijn scoort beter dan Verbinding. De Verbinding met de enkele tunnelbuis (Parijse variant) leidt overigens wel tot een aanzienlijk gunstiger KB-verhouding dan de Verbinding met de dubbele buis.

Deze constatering is in lijn met het eerder door ons uitgebrachte advies inzake de informatiebeschikbaarheid en de keuze tussen de alternatieven.

Als het gaat om de meer verfijnde keuze (tussen varianten) binnen het Stroomlijnalternatief tussen de volledige variant en de (uitgeklede) locatiespecifieke variant, dan is de commissie van mening dat de beschikbare informatie onvoldoende is voor een afgewogen oordeel. De argumenten van de commissie zijn als volgt:

- De locatiespecifieke variant is een sterk uitgekilde versie van een volledig Stroomlijnalternatief omdat de A9 Gaasperdammerweg en de A9 door Amstelveen niet worden uitgebreid. Deze variant beperkt zich dus tot het traject waar veel files staan en waar de uitbreiding van wegcapaciteit niet al te duur is. De commissie plaatst vraagtekens bij het oplossend vermogen van deze variant;

- De meest recente analyses van de verkeersdynamica van deze variant onderstrepen dit: er lijkt sprake te zijn van een forse terugslag in de file op de A1 waardoor aanmerkelijk langere reistijden ontstaan.

Ad vraag 2:

Indien het Kabinet niet kiest voor het Verbindingsalternatief maar verder laat studeren op het Stroomlijnalternatief, dan adviseert de commissie in de volgende fase van de planvorming aandacht te besteden aan de volgende zaken:

- a. *Regionaal Prijsbeleid:* tot nu toe is een landelijk systeem verondersteld: 3,4 cts algemene heffing en 11 cts spitsheffing bij een I/C van 0,9. Gelet op het moment waariop de nieuwe infrastructuur in gebruik zal worden genomen, verdient het aanbeveling de effecten van regio-specifiek prijsbeleid te analyseren.
- b. *Regionaal net:* in de Planstudie is tot dusverre uitsluitend via een gevoeligheidsanalyse aandacht besteed aan de IJmeerverbinding. De commissie adviseert om in de tweede fase het gehele regionale netwerk te beschouwen, en de IJmeerverbinding als serieuze optie mee te nemen. Vanuit de gebruikers bezien is het onderscheid Hoofdwegen en Secundaire wegen minder relevant. Bovendien past aandacht voor de IJmeerverbinding bij Publiekgericht Netwerkmanagement van RWS.
- c. *Optiewaarde ruimere capaciteit:* het is bij optimalisatie aantrekkelijk om de extra ruimte (via vluchtstroken, wisselstroken etc) weg te snijden. De commissie signaleert dat zo'n benadering de optiewaarde van ruimere capaciteit miskent: iedere flexibiliteit wordt weggegeven en een krappe jas kan later heel vervelend zijn. Het verdient daarom aanbeveling vast te stellen op welke locaties de extra ruimte weggesneden kan worden zonder dat wellicht in de toekomst interessante mogelijkheden op netwerkniveau komen te vervallen.
- d. *Fasering belangrijk:* de resultaten van de uitgekilde Stroomlijnalternatief geven een indicatie dat fasering van de uitbreiding zeker aandacht verdient. Met een goede fasering van de werkzaamheden kan mogelijk de KB-verhouding verder worden verbeterd.
- e. *De kosten beter in beeld:* de commissie adviseert om de kostenopstelling meer inzichtelijk te presenteren via een driedeling in de kosten: i) de kosten van investeringen vanuit verkeertechnische wensen, ii) de kosten voor mitigerende maatregelen uit hoofde van eerdere afspraken in wet-en regelgeving iii) de kosten van aanvullende investeringen voortvloeiend uit additionele politieke wensen. Deze opdeling kan de besluitvorming ten goede komen.

- f. *Verkeersdynamica*: Vanuit verkeerskundig oogpunt gaat het bij de A6/A9 om een bijzondere complexe situatie met veel weefvakken, wisselstroken etc. De huidige rekenmodellen zijn wellicht niet geheel toegerust om het fenomeen van “schuivend verkeer” goed te beschrijven. De commissie adviseert om in de tweede fase meer aandacht te besteden aan de verkeersdynamica.

Ook wanneer wordt gekozen voor een Verbindingsalternatief verdient het aanbeveling in de volgende fase aandacht te besteden aan de meeste van bovengenoemde zaken.

Tot slot nog een constatering over de optimalisatieslag:

De commissie is geschrokken van de financiële optimalisatie in het ontwerp: een besparing van euro 400 tot 460 mln op een investeringsbedrag van circa 3 mld vindt de commissie buiten proportie. Zo'n resultaat doet vermoeden dat bestaande procedures en richtlijnen kennelijk niet in een eerdere fase dergelijke veel goedkopere oplossingen in beeld brengen. Dat is een zorgelijke situatie in het licht van beperkte overheidsmiddelen. De commissie adviseert dan ook in de volgende fase nauwkeurig aandacht te besteden aan de kostenparagraaf. Ook de Parijse variant illustreert dat er nog veel valt te winnen bij een nuchtere en creatieve kijk op ontwerp en uitvoering; bijvoorbeeld door samenwerking met private partijen. Daarnaast adviseert de commissie nog eens grondig naar bestaande procedures te kijken om dergelijke verrassingen in de toekomst uit te sluiten.

Eindoordeel commissie:

De commissie is van mening dat aanvullend onderzoek naar behoren heeft plaatsgevonden om een oordeel tussen de verbindings- of de stroomalternatief te kunnen maken, maar dat ook lacunes in de modeltoepassing naar boven zijn gekomen. Vooral de analyseresultaten van de locatievariant maken duidelijk dat de bestaande modellen niet alles kunnen modelleren.

Tot zover het oordeel van de Toetscommissie OEI over de aanvullende KBA.

Met vriendelijke groet,

Namens de Toetscommissie OEI

Drs. Ing. Peter M. Blok
Voorzitter

