

Vergaderjaar 2005–2006

30 687

Noordvleugel Randstad

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 september 2006

Bijgevoegd ontvangt u de volgende stukken aangaande de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere:

- a. de overzichtsrapportage Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere;¹
- b. de Second Opinion van het CPB bij de aanvullende KBA over de planstudie;¹
- c. het advies van de Toetscommissie OEI over de aanvullende KBA bij de planstudie.¹

Ter toelichting bij deze stukken merk ik het volgende op.

Ad a.

De overzichtsrapportage is een feitelijke samenvatting en aanvulling op eerder verschenen studies in het kader van de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere. Het rapport bevat een beschrijving van drie varianten van de alternatieven (inclusief effecten), die – conform de Noordvleugelbrief (kamerstuk 30 687, nr. 1) – resteren. Het gaat om het Stroomlijnalternatief, het Verbindingsalternatief en het Locatiespecifiek alternatief.

In de Noordvleugelbrief heeft het Kabinet aangekondigd dat de afweging van deze alternatieven zal plaatsvinden op basis van de monetariseerbare én de niet-monetariseerbare effecten. Het rapport biedt naar mijn mening een goed overzicht van het tot nu toe uitgevoerde onderzoek in het kader van de planstudie, inclusief nieuwe berekeningen met een ander (dynamisch) verkeersmodel. Het rapport zal ook in de regio een ruime verspreiding krijgen.

Onlangs heeft de VVD-fractie in de media geopperd om te kiezen voor een weg- en OV-verbinding door het IJmeer in combinatie met een «versoerde stroomlijnvariant». Dit laatste houdt volgens de VVD in dat de A6, A1 en A10 worden uitgebreid. De A9 wordt ook uitgebreid maar «simpeler en goedkoper». Aangezien het Standpunt pas begin 2008 voorzien is, is er nog tijd om te onderzoeken of/welke versoeringen mogelijk zijn.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De wens van de VVD om daarnaast ook een weg en/of OV-verbinding door het IJmeer te realiseren, is een optie die rijk en regio momenteel verder met elkaar bespreken. Voor het Kabinet en de betrokken regio zal een IJmeerweg hoogstens een regionale verbinding kunnen zijn, omdat er anders problemen met de aansluiting op het onderliggend netwerk ontstaan. Zo moet de Hoge Ring in Almere dan een autosnelweg worden, terwijl hier veel huizen dicht op de weg liggen. Ook gaat de autosnelweg vlak langs IJburg. Dit onderstreept dat naast een regionale weg over een brug, uitbreiding van het bestaande wegennetwerk (zoals de A9) noodzakelijk blijft.

Een IJmeerbrug is gekoppeld aan de verstedelijking van Almere Pampus die voornamelijk na 2020 is voorzien. Het onderzoek en de procedures zijn daarom niet zover als die naar de drie eerder genoemde hoofdalternatieven van de planstudie. Op dit moment is bijvoorbeeld nog niet aan te geven of voldaan kan worden aan de eisen van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. Wanneer dit niet mogelijk is, kan de brug niet worden gerealiseerd. Een ander punt betreft de financiering. De kosten van een IJmeerweg zijn altijd hoger dan de kosten van een extra uitbreiding van de A1, die hiervoor het alternatief is. Of een goede *businesscase* voor de IJmeerverbinding valt op te zetten, wordt momenteel nog uitgezocht. Om te zorgen dat de aanleg van infrastructuur gelijke tred houdt met de woningbouwopgave van Almere, kan dus beter eerst een keuze tussen de drie hoofdalternatieven worden gemaakt en vervolgens pas over de IJmeerverbinding.

Ad b.

Naar aanleiding van aanvullend onderzoek¹ in het kader van de planstudie heeft het CPB een *second opinion* uitgebracht.

Het CPB komt tot de conclusie dat het Locatiespecifieke alternatief in de afweging moet worden betrokken, omdat het relatief goedkoop is en een oplossing biedt voor de grootste knelpunten. Het CPB houdt er echter geen rekening mee dat door de zogenaamde terugslagfiles op de A1 in dit alternatief niet voldaan wordt aan de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. Dit punt zal bij de verdere optimalisering worden meegenomen. Het CPB beperkt zich – conform haar taakstelling – in haar rapportage tot een monetaire kosten-batenanalyse als één van de beoordelingselementen bij de te maken afweging.

Naar aanleiding van de rapportage deel ik u mee dat de bevindingen van het CPB zullen worden betrokken bij de te maken afweging tussen de resterende alternatieven.

Ad c.

Het advies van de OEI-toetsingscommissie gaat eveneens in op de uitgevoerde aanvullende Kosten-Batenanalyses. De commissie is van oordeel dat het aanvullend onderzoek naar behoren heeft plaatsgevonden en dat voldoende informatie voorhanden is om een afweging te maken tussen het Verbindingsalternatief en het Stroomlijnalternatief. De commissie is wel van mening dat voor «de meer verfijnde keuze binnen het Stroomlijnalternatief tussen de volledige variant en de locatiespecifieke variant» meer informatie nodig is. Ook is meer informatie nodig omdat de commissie vraagtekens zet bij het oplossend vermogen van de Locatiespecifieke variant en dat in het vervolg aandacht moet worden besteed aan geconstateerde lacunes in de verkeersmodeltoepassingen. Het advies zal eveneens worden betrokken bij het vervolg van de planstudie.

¹ Het betreft hier een aanvulling op de Alternatieven en Variantennota van januari 2006. De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn opgenomen in het Supplement bij de Alternatieven en Variantennota (juni 2006). De meningen en standpunten van burgers, bestuurders en maatschappelijke organisaties zijn verwoord in het Consultatiedocument (april 2006).

Ik verzoek u deze stukken te betrekken bij de komende behandeling van de Noordvleugelbrief door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie voor VROM.

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