

Bijlage 2 Reactie Centraal Planbureau op KBA Planstudie SAA

(Zie voor volledige CPB notitie bijlage 4)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het CPB gevraagd een second opinion te geven op de “KBA op hoofdlijnen voor de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere” van Decisio BV, in opdracht van Rijkswaterstaat.

Het CPB concludeert dat, behoudens enkele punten hieronder genoemd, het onderzoek is uitgevoerd conform de Leidraad OEL. Bovendien is Decisio er in geslaagd in de rapportage een overzichtelijk beeld te schetsen van de vele varianten, subvarianten en gevoeligheidsanalyses.

En ook al merkt Decisio op dat het gaat om een “KBA op hoofdlijnen”, het onderzoek is op een groot aantal punten toch behoorlijk gedetailleerd uitgewerkt. Op drie punten plaatst het CPB kritische kanttekeningen bij het onderzoek. De kritiek heeft betrekking op het beprijzingsalternatief, de relatie met andere onderdelen van het Noordvleugel programma en de geschetste verschuiving van bedrijvigheid.

Hieronder treft u kort mijn reactie aan:

Prijsbeleid:

Het CPB geeft aan dat het logischer zou zijn geweest als gekozen was voor een meer op de regionale situatie toegespitst systeem van beprijzen, bestaande uit een combinatie van bouwen waar het niet te duur is en beprijzen waar bouwen wel duur is.

In de KBA is gekozen voor het onderzoeken van een Nulplus -alternatief, gebaseerd op het advies van de Commissie Anders Betalen voor Mobiliteit. Ook is de combinatie van bouwen en besprijzen onderzocht. Hierbij zijn de kosten en baten van de invoering van een landelijke heffing via een toereken sleutel bepaald voor het studiegebied. Dit is een grove manier van toerekenen geweest, waarbij is aangesloten op de Nota Mobiliteit. Een systeem van een landelijke variant van beprijzing is echter iets anders dan een beprijzingsvariant om regionale problematiek op te lossen.

Ook bij de discussie over de Nota Mobiliteit heeft het CPB gepleit voor beprijzen op die plaatsen waar infrastructuur niet of onvoldoende kan worden uitgebreid. In het kader van de Nota Mobiliteit heb ik echter met u afgesproken te kiezen voor een landelijk systeem van beprijzen, dat aanvullend is op benutten en bouwen. Gezien deze afspraken in de Nota Mobiliteit is in de planstudie geen regionaal systeem van beprijzen onderzocht. Verder onderzoek naar mogelijkheden van combinaties van bouwen en (landelijk) beprijzen acht ik in het vervolg van de planstudie wenselijk.

Plaats binnen het NVL programma.

Het CPB geeft aan dat de relatie met andere Noordvleugelprojecten in de KBA niet is onderzocht, met uitzondering van een gevoeligheidsanalyse voor een groter of kleiner Almere.

In de planstudie SAA is echter ook voor de IJmeerverbinding een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, in de vorm van een onderscheidend scenario in relatie tot de bouwalternatieven. Daarnaast is afstemming met Zuidas bewust buiten beschouwing gelaten omdat de ruimtelijke reservering voldoende ruimte biedt voor opvang van extra wegverkeer in de toekomst. In de verkenningsfase van deze planstudie is al gebleken dat de groei van Schiphol niet substantieel van invloed is op capaciteitsvraag van het planstudiegebied. M.b.t. ZZL is geconcludeerd dat het aanbieden van OV de vraag naar wegcapaciteit nauwelijks beïnvloedt.

Op basis van deze onderzoeken is dus bewust de keuze gemaakt om drie gevoeligheidsanalyses (Almere, IJmeerverbinding en beprijzen) uit te voeren.

Verschuiving bedrijvigheid binnen de regio kan ook andere kant op gaan:

Het CPB geeft aan dat een verschuiving van de bedrijvigheid ook de andere kant op kan gaan, dat wil zeggen niet in de richting van Almere, maar juist de polder uit. In theorie is dit mogelijk, echter in de KBA is gebruik gemaakt van resultaten uit een gevalideerd model (AREA). Een eventuele verschuiving in omgekeerde richting blijkt volgens dit model niet reëel. De onafhankelijke Commissie voor de OEI oordeelt dat het weinig meerwaarde heeft de indirecte effecten nader te analyseren, omdat deze naar verwachting bescheiden zijn en daarmee geen substantiële verandering van de uitkomsten van de KBA tot gevolg hebben.