

Vergaderjaar 2005–2006

29 435

Nota Ruimte

29 283

Onderzoek naar infrastructuurprojecten

Nr. 160

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2006

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat informeer ik u in deze brief¹ over het Programma Noordvleugel en specifiek over de projecten Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) en Structuurvisie Zuiderzeelijn (ZZL). Het gaat hierbij om een tussenstand omdat nog niet alle inhoudelijke informatie beschikbaar is en ook nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook inspraak en consultatietrajecten vinden nog plaats.

Ik ga in deze brief in op de volgende onderwerpen:

- A. Stand van zaken Programma Noordvleugel en planning
- B. Integrale aanpak Programma Noordvleugel
- C. Samenhang projecten Planstudie SAA en Structuurvisie ZZL

A. Stand van zaken Programma Noordvleugel en planning

In de uitvoeringsagenda van de nota ruimte is besloten tot de samenstelling van een aantal gebiedsgerichte programma's. Binnen deze programma's zijn projecten ondergebracht waarover het kabinet medio 2006 een besluit moet nemen en die een onderlinge relatie hebben.

Deze relatie kan op één of meerdere gebieden liggen, waarbij gedacht kan worden aan een inhoudelijke samenhang (zoals bereikbaarheid, ruimte en economie en natuur en milieu), fysieke samenhang, een relatie in kosten of een politiek-bestuurlijk verband. Vaak is er, op gebiedsniveau bekeken, een relatie in de doelstelling van de projecten. Deze onderlinge relatie is reden geweest voor het kabinet om te streven naar samenhangende besluiten voor (onderdelen) van projecten in het programma.

In het Noordvleugelprogramma is een achttal² projecten opgenomen uit de Noordvleugel van de Randstad en de NV Utrecht. De projecten leveren informatie op ten behoeve van de besluitvorming binnen deze projecten. Informatie variërend van een regionale visie op de verstedelijking in een gebied, tot een volledige structuurvisie, al naar gelang de fase van het project en de keuze die voorligt.

¹ Eerdere brieven die betrekking hebben op dit onderwerp zijn de brieven over de Probleemstelling Zuiderzeelijn van 29 november 2005 (kamerstuk 29 283, nr. 38) en 20 januari 2006 (kamerstuk 29 283/27 658, nr. 40), de brief met de stand van zaken uitvoering motie Verdaas van 7 februari 2006 (kamerstuk 30 300 XII, nr. 37) en de antwoorden op de vragen van de heer Duyvendak over beprijzen inzake de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere van 13 februari 2006. (Aanhangsel Handelingen nr. 901, vergaderjaar 2005–2006).

² Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, NSP Zuidas, Landzijdige bereikbaarheid Schiphol, Verstedelijking Almere, Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, Structuurvisie Zuiderzeelijn, Bereikbaarheid Utrecht, Verstedelijking Utrecht.

Om samenhangende besluiten te kunnen nemen op basis van deze informatie wordt een «structuurdocument» vervaardigd. Hierin wordt aangegeven wat de probleemanalyse is, de daaruit voortvloeiende opgave, de samenhang tussen de projecten en welke keuzes op basis van de (rijks-)doelstellingen in dit gebied gemaakt kunnen worden (zie verder onderdeel B).

De Tweede Kamer wordt zowel over de onderliggende projecten als op programmaniveau geïnformeerd. Hieronder volgt een overzicht van de planning van het Programma Noordvleugel en specifiek de projecten Planstudie SAA en Structuurvisie ZZL.

Mijlpalen	Onderdeel/activiteit
Op dit moment beschikbaar	<ul style="list-style-type: none">– Probleemstelling Zuiderzeelijn– Alternatieven en Variantennota Planstudie SAA en achterliggende studies (beschikbaar op internetsite www.schiphol-amsterdam-almere.nl)
Medio april	Informeren Tweede Kamer over: <ul style="list-style-type: none">– Structuurdocument Noordvleugel– Structuurvisie Zuiderzeelijn, inclusief beleidsvoornemen (concept-kabinetsbesluit) over nut en noodzaak, informeren Tweede Kamer en ter inzage leggen ten behoeve van inspraak
Eind juni	Beoogde besluitvorming kabinet op basis van het structuurdocument en onderliggende onderzoeken over samenhangende besluiten in het programma Noordvleugel, vervolgens de Tweede Kamer informeren.

B. Integrale aanpak Programma Noordvleugel

Zoals gezegd wordt de samenhang tussen de projecten in de Noordvleugel inzichtelijk gemaakt in het zogeheten Structuurdocument Noordvleugel. Hierbij worden de projecten integraal en in samenhang met de ruimtelijke omgeving bekeken.

Het Structuurdocument komt medio april beschikbaar en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Op het niveau van de Noordvleugel wordt eerst een integrale probleemanalyse gepresenteerd redenerend vanuit de rijksnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en Agenda Vitaal Platteland.
- Deze probleemanalyse slaat neer in een aantal ambities voor de Noordvleugel met betrekking tot de aspecten mobiliteit, verstedelijking, economie, natuur en water.
- Vervolgens wordt aangegeven welke rijks- en regioprojecten invulling geven aan het bereiken van deze opgaven.
- De samenhang tussen de projecten in het Programma Noordvleugel wordt tot slot nader inzichtelijk gemaakt aan de hand van mogelijke beleidsopties. Daarbij wordt inzicht gegeven in de effecten (zoals kosten, draagvlak en probleemoplossendheid) van de gemaakte keuzes.

Het Structuurdocument is als document gepositioneerd tussen de rijksnota's en de individuele projecten en bevat op dit niveau geen kostenbatenanalyse conform OEI en geen Strategische Milieubeoordeling. Deze analyses zijn op projectniveau wel aanwezig.¹

C. Samenhang projecten Planstudie SAA en Structuurvisie ZZL

Op uw verzoek wil ik graag nader ingaan op de samenhang tussen de projecten Planstudie SAA en de Structuurvisie ZZL. Beide projecten richten zich mede op de bereikbaarheidsproblematiek in de regio, omdat dit een belangrijke knelpunt vormt voor de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel.

¹ In de voortgangsrapportage van de planstudie die in november 2005 naar de TK is gestuurd, is gemeld hoe het besluitvormingsproces aansluit bij de conclusies van de TCI.

De verbetering van de wegbereikbaarheid wordt nader onderzocht in de *Planstudie SAA*. Hierbij worden drie hoofdalternatieven uitgewerkt, inclusief gevoeligheidsanalyse voor beprijzen bij de twee bouwalternatieven (zie voor een overzicht bijlage 1 en de samenvatting van de Alternatieven en Variantennota *Planstudie SAA*, bijlage 5)¹. De alternatieven moeten bijdragen aan:

- het opvangen van het huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel (het faciliteren van verkeer);
- het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen (het realiseren van acceptabele reistijden en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden).

De alternatieven worden in relatie tot de ruimtelijke en economische effecten gezien en moeten bijdragen aan de robuustheid van het netwerk. Ten aanzien van de «KBA op hoofdlijnen voor de *Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere*» heb ik het CPB gevraagd een second opinion te geven. In de bijlage 2 en 4 treft u daarover meer informatie¹.

Het OV in de Noordvleugel is een onderwerp van de *Structuurvisie ZZL*, die de discussie en besluitvorming over nut en noodzaak van een snelle OV-verbinding voorbereidt en de Verkenning Regionale IJmeerverbinding. Uit de Probleemstelling Zuiderzeelijn is reeds gebleken dat de kwaliteit van het OV een knelpunt is voor de internationale concurrentiepositie. Een kwaliteitsverbetering (betrouwbaarheid, comfort) van het OV kan positief bijdragen aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie en aan de stedelijke structuur tussen Amsterdam en Almere.

In de *Structuurvisie* worden alternatieven onderzocht en beoordeeld op hun bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland, de versterking van de economie van Noord-Nederland en de verbetering van de bereikbaarheid van de Noordvleugel. Tevens worden de structurerende werking van een snelle verbinding op de ruimtelijke ontwikkelingen in de genoemde gebieden onderzocht en het probleemoplossend vermogen in relatie tot de kosten en effecten. Voor een overzicht van de alternatieven en varianten, zie bijlage 3¹.

Tot slot wordt een *IJmeerverbinding* (dit is een OV-verbinding, mogelijk gecombineerd met een regionale weg) zowel door het rijk (*Structuurvisie ZZL*) als door de regio in verschillende varianten onderzocht (*Verkenning Regionale IJmeerverbinding*). Daarbij wordt o.a. gekeken naar de verkeerskundige effecten (inclusief het effect van verschillende vormen van beprijzen), kosten, een KKBA en effect op de robuustheid van het netwerk. Ook wordt gekeken naar het effect op de versterking van de stedelijke structuur tussen Amsterdam en Almere. Daarbij speelt uiteraard de (invulling van de) groeiopgave van Almere een centrale rol, waarbij wordt uitgegaan van een opgave van circa 45 000 extra woningen in de periode 2010–2030.

Binnen de *Planstudie SAA* zijn de effecten van een IJmeerverbinding (OV in combinatie met een regionale weg) als scenario meegenomen.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.