

Vergaderjaar 2005–2006

29 435

Nota Ruimte

29 283

Onderzoek naar infrastructuurprojecten

Nr. 161

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 maart 2006

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van haar brief van 21 februari 2006 inzake Programma Noordvleugel, Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) en Structuurvisie Zuiderzeelijn (ZZL) (29 435/29 283, nr. 160).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 maart 2006. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

Inleiding

Hierbij ontvangt u mijn antwoorden op de kamervragen, die zijn gesteld naar aanleiding van mijn brief van 21 februari 2006 (29 435/29 283, nr. 160) over het Programma Noordvleugel.

Ik hecht eraan om in algemene zin vooraf een nadere toelichting te geven op de wijze waarop de besluitvorming over (de projecten uit) het Noordvleugelprogramma zal plaatsvinden.

Het programma Noordvleugel volgt de programma-aanpak, zoals beschreven in mijn brief van 21 februari jl. Vertrekpunt daarbij is het zogeheten Structuurdocument, dat de Tweede Kamer nog vóór de zomer zal ontvangen. In dit document wordt de opgave voor de Noordvleugel beschreven vanuit de visie, die in de Rijksnota's (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta, Vitaal Platteland) is neergelegd voor de Randstad. Hoewel het hierbij om een groot aantal projecten gaat is een selectie gemaakt van acht projecten die essentieel zijn voor de ontwikkeling van de Noordvleugel en waarvoor het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. In het Structuurdocument wordt vervolgens inzicht geboden in de keuzen die per project voorliggen en hoe die keuzes samenhangen met andere keuzen binnen het programma.

Het Structuurdocument zélf bevat géén keuzen; die worden uiteindelijk per project genomen. De programma-aanpak zorgt voor samenhang in deze besluiten.

Het kabinet is voornemens om nog voor de zomer besluiten te nemen aangaande deze projecten in het kader van het Noordvleugel programma.

Daarbij zal worden gebruik gemaakt van het onderzoek (o.m. KBA's en MER'en) dat in het kader van de projecten is verricht, inclusief de resultaten, die in het kader van de netwerkanalyse beschikbaar komen. De netwerkanalyse is op dat moment weliswaar nog niet geheel afgerond, maar er kan wel gebruik worden gemaakt van de dan bestaande inzichten. Deze zijn voldoende om de besluitvorming op Noordvleugelniveau in het algemeen en voor de projecten specifiek in juni een stap verder te brengen.

Ik kom dan nu tot de beantwoording van de kamervragen. Omdat er soms overlap dreigde in de beantwoording van de vragen heb ik ervoor gekozen de vragen te groeperen naar een aantal onderwerpen. Achtereenvolgens komen de vragen en antwoorden aan de orde betreffende:

- Het Noordvleugelprogramma;
- Netwerkanalyse;
- Planstudie;
- Zuiderzeelijn.

Vragen en antwoorden

HET NOORDVLEUGEL PROGRAMMA; vraag 6 en 13, 7, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18.

6 en 13

Bent u van plan om innovatieve aanbestedingsprocedures te gaan organiseren opdat het bedrijfsleven wordt uitgedaagd mee te denken en met innovatieve oplossingen te komen? Wordt er nagedacht over manieren om het bedrijfsleven via financiële participatie bij het project bereikbaarheid Almere te betrekken? Waarom niet?

Welke ruimte bestaat er om te komen tot een nieuwe marktbenadering, die marktpartijen de mogelijkheid biedt te komen met een integrale oplossing?

Ja, het bedrijfsleven zal worden uitgedaagd om mee te denken en met innovatieve oplossingen te komen door middel van het organiseren van een innovatieve aanbesteding. Daarbij wordt de nieuwe marktbenadering, die op dit moment door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met marktpartijen wordt vormgegeven, meegenomen.

Voor de Zuiderzeelijn worden in deze fase (Structuurvisie) private partijen via de marktverkenning al betrokken bij het optimaliseren en uitwerken van de verschillende ZZL-alternatieven, zoals ook aangegeven in het plan van aanpak.) Hierbij worden verschillende business cases en contractvormen bekeken. Voor de alternatieven MZB, HSL/IC en Superbus wordt naast het verlenen van een integrale concessie (DBFMO) ook gekeken naar andere kansrijke manieren van aanbesteden. Voor HZL ++ wordt aansluiting gezocht bij de huidige (innovatieve) manier van aanbesteden van de Hanzelijn. In de eventuele vervolgfase blijft het op een innovatieve manier in de markt zetten van het project uitgangspunt (markt, tenzij...).

Vanaf het begin van de planstudie voor de wegverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere is gekeken naar de mogelijkheden van publiek-private samenwerking. In dat kader is na consultatie van marktpartijen in januari 2006 een zogeheten «ontwikkelcompetitie» uitgeschreven. Met deze ontwikkelcompetitie zijn belangstellenden (o.m. private partijen) uitgenodigd hun creativiteit en deskundigheid in te zetten voor het ontwikkelen van nieuwe, dan wel verbeterde inpassingsvarianten voor één of meer tracédelen van de planstudie. De inzendtermijn is recent afgesloten.

7

Zowel Naardermeer als IJmeer zijn vogelrichtlijngebieden. Op welk moment in het proces bent u van plan een passende beoordeling uit te voeren?

In het kader van het programma Noordvleugel wordt aandacht besteed aan de recreatie- en natuurwaarden in het gebied. Dit gebeurt vanuit de erkenning dat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel (aantrekkelijk vestigings-, werken woonmilieu). Ontwikkeling van recreatie- en natuurwaarden maakt onderdeel uit van het Noordvleugelprogramma, doordat deze ontwikkeling is gekoppeld aan de projecten Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/ Bollenstreek, verstedelijking Almere en de Groene Uitweg.

De waarden van Naardermeer en IJmeer zijn vooral in het geding bij de afweging van de IJmeervariant van de Zuiderzeelijn en bij de wegverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere.

Voor de wegverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere wordt nu onderzoek gedaan naar de effecten van de alternatieven op het Naardermeer en IJmeer ten behoeve van een passende beoordeling.

Voor de Zuiderzeelijn wordt als onderdeel van de Strategische Milieu-beoordeling, ook op advies van de Commissie MER, op globaal niveau onderzocht wat aard en omvang van de effecten op VHR-gebieden (waaronder het Naardermeer en het IJmeer) zijn en of er al dan niet sprake is van kans op significante effecten in deze gebieden. Een meer gedetailleerde passende beoordeling is aan de orde als het project doorgaat naar de planstudiefase waarin een MER zal worden opgesteld.

Is in de KBA op hoofdlijnen ook onderzocht wat verschillende varianten van een IJmeerverbinding: via brug/tunnel, alleen OV of combi OV/regionale weg/snelweg aan maatschappelijke kosten en baten hebben? Zoniet, kunt u deze ook door laten rekenen? Kunt u de KBA op hoofdlijnen aan de Kamer zenden?

In de KBA op hoofdlijnen voor de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere is met een gevoeligheidsanalyse het effect van een IJmeerverbinding onderzocht. De Alternatieven- en variantennota Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere (januari 2006), inclusief de KBA, is bij deze antwoorden gevoegd.¹

In het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn wordt ook gekeken naar de kosten baten verhouding van twee varianten door het IJmeer (MZB en RER). De resultaten van de KBA Zuiderzeelijn ontvangt u met de Structuurvisie Zuiderzeelijn, in april 2006.

Daarnaast is in de regionale studie «Verkenning Regionale IJmeerverbinding» onlangs voor een aantal varianten een KBA op hoofdlijnen uitgevoerd. Het rijk is daarbij betrokken.

De resultaten van deze verschillende studies zullen in onderling verband worden gebracht en beoordeeld bij de besluitvorming over het Programma.

10

Op welke wijze wordt precies uitvoering gegeven aan de motie Verdaas c.s. (30 300 A, nr. 31) ?

Ik voer deze motie als volgt uit.

In de motie Verdaas wordt gevraagd om een integrale netwerkanalyse die de structuurvisie als uitgangspunt neemt. Ik laat daarom momenteel een structuurdocument voor de Noordvleugel opstellen dat de Tweede Kamer binnenkort zal ontvangen. Hierin wordt beschreven welke ruimtelijke opgaven voor de Noordvleugel er zijn en op welke wijze hieraan invulling wordt gegeven. Voorts zal inzicht worden verschaft in de samenhang van de keuzen, die in het kader van het Noordvleugelprogramma worden gemaakt. Hierin komen ook op hoofdlijnen de elementen die in de motie worden genoemd aan de orde. Daarna volgt besluitvorming waarbij gebruik wordt gemaakt van het verrichte onderzoek (o.m. onderzoek t.b.v. de Netwerkanalyse).

De motie gaat verder uit van een ambitieus ruimtelijk programma in met name Almere. Het Kabinet heeft afgesproken te streven naar een evenwichtige groei van Almere met minimaal 45 000 woningen in de periode 2010–2030. De mogelijke ontwikkelingsrichtingen van Almere, inclusief de ontsluiting hiervan wordt nader bekeken in de projecten Almere en de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere en landt uiteindelijk in de businesscase Almere die we als rijk samen met de regio opstellen.

Vervolgens noemt de motie het belang van integraal beprijzen van mobiliteit. De integrale MIT-Verkenning Haarlemmermeer – Almere en de genoemde planstudie hebben daarom de mogelijkheden van beprijzen verder onderzocht.

Het in onderlinge samenhang bezien van de relatie tussen openbaar vervoer en autovervoer – een volgend punt uit de motie – is ook in deze MIT-verkenning onderzocht, op basis waarvan conclusies voor het vervolg zijn getrokken. Daarnaast wordt in het traject van de ZZL nader verkend hoe de OV-ontsluiting van de Noordvleugel kan worden verbeterd, al dan niet via het IJmeer. Ook de regio onderzoekt de mogelijkheden van een IJmeerverbinding verder met ondersteuning van het rijk.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het laatste onderdeel van de motie betreft de kansen van een mogelijke noodwetgeving. Hiervan verwacht ik geen bespoediging van de besluitvorming. De termijn waarbinnen een dergelijk noodwetgeving tot stand kan worden gebracht zal naar verwachting niet korter zijn dan de termijn van de «normale» besluitvormingsprocedures.

11

Kan worden aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de consultatietrajecten?

Aan de consultatietrajecten wordt op programmaniveau en op projectniveau invulling gegeven.

Op *programmaniveau* organiseren de raden voor Verkeer en Waterstaat en de VROM raad op verzoek van mij zogeheten Open Ronde Tafels. Tijdens deze Open Ronde Tafels worden gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de wetenschap, maatschappelijke organisaties en het regionaal bestuur. De raden gebruiken de resultaten van deze Open Ronde Tafels voor het opstellen van «Tussentijdse bevindingen», die besproken zijn met mij en deze bevindingen worden gebruikt bij de voorbereiding van de besluitvorming over de Noordvleugel. Voorts worden op programmaniveau consultatiebijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van maatschappelijke groepen en regionale vertegenwoordigers.

Op *projectniveau* vinden bij de afzonderlijke projecten (Evaluatie Schiphol, Structuurvisie Zuiderzeelijn, Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere enz.) uitgebreide consultaties plaats in de vorm van schriftelijke inspraak, informatie- en inspraakavonden, enquêtes enz. De websites van deze projecten bieden een uitgebreid overzicht van deze activiteiten.

14

Hoe is de keuze voor het achtal projecten in het Noordvleugelprogramma tot stand gekomen?

Deze keuze heeft het kabinet gebaseerd op de uitgangspunten van de programma-aanpak: voortvarende en samenhangende besluitvorming. De criteria voor de selectie van de projecten in het Noordvleugel waren:

- importantie voor de ontwikkeling van de Noordvleugel.
- mate van rijksbetrokkenheid.
- samenhang tussen de projecten (zowel bestuurlijk, maatschappelijk als technisch).

Het kabinet acht selectiviteit bij de programma-aanpak een belangrijke voorwaarde voor succes en heeft daarom gekozen voor een beperkt aantal projecten.

15

Kan een nadere toelichting worden gegeven op de fase waarin de acht verschillende projecten uit het Noordvleugelprogramma zich bevinden?

De stand van zaken met betrekking tot de acht Noordvleugelprojecten is als volgt:

- Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere
De planstudie bevindt zich in de fase van afweging van alternatieven en varianten. De Alternatieven- en variantennota is in januari 2006 gepubliceerd. Hierover is een consultatieronde gehouden. De resultaten hiervan zullen worden opgenomen in het consultatiedocument dat in april gereed zal zijn.

- Mainport Schiphol
Het onderzoek is nagenoeg afgerond en de gevraagde adviezen zijn ontvangen. Het Kabinetsstandpunt wordt voorbereid en zal in april naar de Tweede Kamer worden gezonden. Het kabinetsstandpunt wordt opgesteld in relatie tot en rekening houdend met de bestaande inzichten over de overige Noordvleugelprojecten.
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek
De Gebiedsuitwerking bevindt zich in de fase van besluitvorming op provinciaal niveau. Hierna zullen de provincies Noord- en Zuid Holland de Gebiedsuitwerking naar verwachting in mei aan de Minister van VROM aanbieden. Vervolgens zal de Gebiedsuitwerking onderdeel uitmaken van de besluitvorming over het programma Noordvleugel.
- Verstedelijking Almere
In december 2005 hebben rijk en regio afgesproken om een zogeheten «business case» te starten naar de stedelijke ontwikkeling van Almere. De resultaten van deze studie zullen in april beschikbaar zijn. De Tweede Kamer zal hierover geïnformeerd worden.
- Zuidas
Op 31 januari 2006 hebben de betrokken publieke partijen de «Bestuursovereenkomst Zuidas» ondertekend. Daarin zijn eerder gemaakte afspraken bekrachtigd over de procedure rond de oprichting van een Zuidas-dok-onderneming. Het gaat hierbij met name over de financiële bijdragen van de deelnemende partijen en over de prospectus voor de onderneming.
Momenteel wordt t.b.v. het Kabinetsbesluit van medio 2006 gewerkt aan het verkrijgen van de volgende informatie: prospectus voor de onderneming met integraal ontwerp en financiële paragraaf (door de kwartiermaker voor een Zuidas-Dok-onderneming), de KBA (door het Centraal Planbureau), risico-analyses en de trajectnota/MER. Dit wordt vervolgens aan de Tweede Kamer voorgelegd.
- Structuurvisie Zuiderzeelijn
Dit project bevindt zich in de fase van onderzoek naar nut- en noodzaak. Daartoe wordt een Structuurvisie opgesteld, die eind april aan de Tweede Kamer zal worden gezonden. Vervolgens start de inspraak (6 weken) over dit document, waarna het Kabinet een besluit neemt.
- Verstedelijking Utrecht
Het gaat hierbij om een verkenning. De regio (NV Utrecht) stelt momenteel een Verstedelijkingsvisie op, waarin diverse verstedelijkingsopties worden verkend. Op basis hiervan zal de regio nog deze zomer een antwoord geven op de door minister van VROM gestelde vragen aangaande de verstedelijkingsopties in Utrecht.
- Verkenning Bereikbaarheid Utrecht
De probleemanalyse bevindt zich in de fase van toetsing op regionaal bestuurlijk niveau. Op basis van deze probleemanalyse worden in juni besluiten voorbereid over het in planstudie nemen van delen van het Hoofdwegennet, waarop sprake is van capaciteitsproblemen.

16

In het Structuurdocument wordt aangegeven wat de probleemanalyse en de samenhang tussen de verschillende projecten is. Eind juni is integrale besluitvorming voorzien. Betekent dit dat de projecten die nu wel worden meegenomen in de analyse maar in juni niet tot het definitieve pakket horen van de baan zijn?

In juni vindt besluitvorming plaats over het Programma Noordvleugel en binnen die context over de acht projecten. Die besluitvorming is per project verschillend van aard. Bij het ene project gaat het bijvoorbeeld over een regionale gebiedsuitwerking en de bijdrage van het rijk daaraan, bij een ander project gaat het om de nut en noodzaak discussie en bij weer een ander project gaat het om de afweging tussen alternatieven en

varianten enz. Binnen de projecten kunnen dus opties, alternatieven of varianten op basis van het uitgevoerde onderzoek afvallen. In een enkel geval kan het ook betekenen dat wordt afgezien van uitvoering van het gehele project indien nut en noodzaak niet kan worden aangetoond.

17

Om de samenhangende besluiten te nemen wordt een structuurdocument vervaardigd met mogelijke beleidsopties. Het document bevat op dit moment geen kosten-batenanalyse conform OEI en geen Strategische Milieubeoordeling. Deze analyses zijn op projectniveau wel aanwezig. Waarom is voor deze opzet gekozen en in hoeverre is dit in lijn met aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten ?

De methodiek van de Kosten-batenanalyse conform OEI leent zich alleen voor toepassing op projectniveau. Op programma-niveau met de sterk ongelijksoortige en in verschillende fasen verkerende projecten (verkenningen, gebiedsuitwerkingen, nut- en noodzaak en alternatievenkeuze) levert de toepassing methodologische problemen op en zal geen meerwaarde opleveren ten opzichte van de analyses uitgevoerd op projectniveau. De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten was niet primair gericht op de programma-aanpak. Het Kabinet is van mening dat het sturen op samenhang in de besluitvorming via het programma de kwaliteit en de snelheid van de besluiten ten goede komt.

18

Wat is de invloed van een eventuele aanpassing van de groeiopgave van Almere in de periode 2010–2030 voor de samenstelling van het integrale programma Noordvleugel? Worden naast het basisscenario van circa 45 000 extra woningen ook andere scenario's meegenomen?

De eventuele aanpassing van de groeiopgave van Almere heeft geen invloed op de samenstelling van het programma Noordvleugel. Uiteraard kan de omvang van de groeiopgave wel invloed hebben op de keuzen, die gemaakt worden t.a.v. de afzonderlijke projecten. Bij de studies ten behoeve van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn en over de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere wordt daarom rekening gehouden met zowel hogere als lagere groei van Almere. Hierbij zij opgemerkt dat bij de vaststelling van de infrastructuurbehoefte de autonome ontwikkelingen veelal overheersend zijn bij de bepaling van de vraag.

DE NETWERKANALYSE; vraag 2, 3 en 4.

2

Met de motie Verdaas (30 300A, nr. 31) is de regering verzocht een integrale netwerkanalyse uit te voeren. Wanneer kan de Kamer deze netwerkanalyse verwachten?

De Netwerkanalyse Noordvleugel wordt uitgevoerd in samenwerking tussen rijk en regionale partijen in het gebied. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIT 2006 van 24 november 2005 heb ik met de regionale bestuurders afgesproken de netwerkanalyse Noordvleugel op 1 augustus 2006 af te ronden. Daarna zal op basis van de resultaten van de netwerkanalyse in oktober bestuurlijk overleg plaatsvinden.

Ik zal dit voorjaar aan u een brief sturen, waarin wordt ingegaan op de stand van zaken rond alle netwerkanalyses, waaronder die voor de Noordvleugel. Daarnaast zal ik de resultaten van alle uitgevoerde netwerkanalyses, inclusief die voor de Noordvleugel, rond Prinsjesdag in een brief aan u aanbieden. Tenslotte zal ik u rond 1 november 2006 (voor de

begrotingsbehandeling) per brief informeren over de gezamenlijke afspraken die in de verschillende bestuurlijk overleggen worden gemaakt.

3

Gaat u voorafgaande aan de netwerkanalyse een structuurvisie maken, zoals bedoeld in de WRO?

Op dit moment wordt in het kader van het Noordvleugelprogramma een zogeheten Structuurdocument opgesteld. In mijn brief van 21 februari jl. (DGP/WV.U.06.00277) ben ik reeds ingegaan op het verschil tussen de structuurvisie en het Structuurdocument. Kortgezegd komt het erop neer dat het Structuurdocument als document gepositioneerd is tussen de rijksnota's (Nota Ruimte en Nota Mobiliteit enz.) en de afzonderlijke projecten, die tot het Noordvleugelprogramma behoren.

4

Gaat u de stappenaanpak toepassen in de netwerkanalyse zoals die is opgenomen in de Nota Mobiliteit? Zo nee, waarom niet?

Ja, in de Netwerkanalyse Noordvleugel zal rekening worden gehouden met de in de Nota Mobiliteit opgenomen zes punten, waarop de netwerk-analyses in ieder geval gebaseerd moeten zijn.

DE PLANSTUDIE SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE; vraag 5, 9 en 12, 19, 21.

5

Waarom wordt ten aanzien van de weginfrastructuur via een IJmeer-verbinding consequent gesproken over een «regionale weg» en wordt deze niet op hetzelfde niveau als alternatief uitgewerkt als de andere alternatieven?

Een eventuele IJmeerwegverbinding vervult een ontsluitende functie voor mogelijke nieuwe woningbouwlocaties in Almere-West (Pampus). Deze weg via het IJmeer sluit aan op de stedelijke ringweg van Almere (de Hoge Ring) en op de A1 bij Diemen (langs IJburg). Doorgaand verkeer vanuit Flevoland zal gebruik blijven maken van de A6, Hollandse brug en A1.

Wanneer een IJmeerweg op hetzelfde niveau wordt uitgewerkt betekent dit een verbinding met 4 tot 6 rijstroken en het ombouwen van de Hoge ring Almere tot autosnelweg. Hiertegen bestaat grote weerstand bij de regio, bewoners en maatschappelijke organisaties, omdat deze verbinding dicht langs bebouwd gebied loopt (onder andere in Almere). Realisatie van een autosnelweg door het IJmeer is relatief duur en biedt geen oplossing voor de problematiek op bijvoorbeeld de A9 Gaasperdammerweg en A10.

9 en 12

Op welke wijze wordt het verband gelegd tussen de verschillende modaliteiten, het effect van beprijzen en de noodzaak van nieuwe infrastructuur? Klopt het dat Rijkswaterstaat alleen inzet op een oplossing die wordt gezocht in het wegverkeer, voorsorteert op «asfaltalternatieven»? Zo nee, welke mogelijkheden worden geboden om te bezien of een integrale oplossing mogelijk is?

In de «Verkenning Haarlemmermeer-Almere» en in de KKBA's gemaakt voor de Noordvleugel en de Delta-metropool, die voorafgingen aan de «Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere» zijn de mogelijkheden onderzocht om via de verschillende modaliteiten (weg en openbaar vervoer)

een oplossing te bieden voor het bereikbaarheidsprobleem in het noordelijke deel van de Randstad (de Noordvleugel).

Conclusie uit deze studies die in mei 2004 aan de Tweede Kamer zijn gezonden, is dat zelfs bij zeer substantiële uitbreiding van het openbaar vervoer, de congestie op de weg nauwelijks vermindert. Ook bleek dat technologische innovaties, beprijzing en vervoersmanagement de knelpunten op de weg niet geheel oplossen. In deze studies is ook nagegaan wat de invloed van verschillende woningbouwlocaties in de Randstad en de Noordvleugel zijn op de verkeersproblematiek. Op grond van deze integrale benadering zijn in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit de verstedelijkingskeuzen bepaald en zijn het stroomlijn- en verbindingsalternatief van de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere aangekondigd.

Uit de Alternatieven en Variantennota, die in het kader van de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere is uitgevoerd, blijkt dat met beprijzing evenals met de bouwvarianten niet alle knelpunten op de weg zijn op te lossen. Daarom worden combinaties van uitbreiding van de wegcapaciteit en beprijzing onderzocht. Het is goed te memoreren dat het bij de besluitvorming in juni in het kabinet gaat om een hoofdkeuze voor een alternatief.

In het vervolg van de planstudie zijn binnen deze hoofdkeuze nog verdere optimalisaties mogelijk. Bij deze keuze zullen ook de (tussen) resultaten van de Netwerkanalyse worden betrokken. De invloed op de Planstudie hiervan zal echter naar verwachting beperkt zijn, gelet op het reeds verrichte uitgebreide onderzoek (dat ook als bron dient voor de Netwerkanalyse) en gelet op het feit dat het openbaar vervoer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere geen alternatief vormt voor het capaciteitstekort op de weg.

19

Kan een op de regionale situatie toegespitst systeem van beprijzen niet worden ingepast in het systeem van beprijzen dat op termijn landelijk wordt ingevoerd? Waarop is de veronderstelling gebaseerd dat het CPB doelt op een regionaal systeem van beprijzen, waarvoor niet is gekozen in de Nota Mobiliteit?

Bij Anders Betalen voor Mobiliteit zoals verwoord in de Nota Mobiliteit zijn er twee mogelijkheden om beprijzen toe te spitsen op een regionale situatie. De ene is de versnellingsprijs en tol. De andere is de landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. De mogelijkheid om te differentiëren naar tijd en plaats is ingegeven vanuit het marktprincipe. Daar waar het druk is hebben weggebruikers meer profijt van doorstroming en willen daarvoor dan een iets hogere prijs betalen. Het door het CPB benoemde regionaal systeem van beprijzen is een specifieke, regulerende heffing. In het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is deze variant van beprijzen wel onderzocht, maar niet door hen geadviseerd, omdat hiervoor geen draagvlak is. Het kabinet volgt de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door het Platform

21

U stelt dat de groei van Schiphol niet substantieel van invloed is op de capaciteitsvraag van het planstudiegebied. Is in de onderzoeken hiernaar meegenomen de ambitie van Schiphol om niet alleen in aantal vluchten te groeien maar ook in bedrijfsareaal? Zo nee, kunt u dit hierbij betrekken?

De groei van passagiersverkeer en goederenvervoer op Schiphol is niet substantieel van invloed op de capaciteitsvraag van het planstudiegebied, omdat dit verkeer voor een belangrijk deel buiten spits plaatsvindt. Bij de verkeersgroei a.g.v. de uitbreiding van het bedrijfsareaal ligt dit anders, hier is relatief meer invloed.

In de planstudie is met beide ontwikkelingen rekening gehouden.

1

Waarom is in de structuurvisie Zuiderzeelijn de HSL-variant vervangen door de HST-variant?

Bij het uitwerken van verschillende Zuiderzeelijn alternatieven (zie plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn, 15 juni 2005, kamerstuk 29 283 en 27 658 nr. 30.) is gezocht naar optimalisaties ten opzichte van de in 2000 en 2001 uitgevoerde verkenningen. Zo is onder andere gezocht naar een optimum in de verhouding tussen aanlegkosten en snelheid van het vervoer. Om twee redenen heeft dit er toe geleid de eerder onderzochte alternatieven HSL (300 km/u) en Intercity (200 km/u) te combineren tot een Hoge Snelheidstrein alternatief (250 km/u, HST):

- door uit te gaan van een lagere ontwerpsnelheid kan op de aanlegkosten worden bespaard ten opzichte van een ontwerpsnelheid van 300 km/u
- verondersteld is dat op de Zuiderzeelijn in een HST uitvoering met dezelfde treinen kan worden gereden als de binnenlandse shuttles op de HSL-Zuid; dit is materieel dat geschikt is voor een snelheid tot 250 km/u. (karakteristiek van HST: rijden op gewoon spoor en «ge-upgrade spoor» met HSL shuttles).

20

Gesteld wordt dat met betrekking tot de ZZL is geconstateerd dat het aanbieden van OV de vraag naar wegcapaciteit nauwelijks beïnvloedt. Op welk onderzoek is deze stelling gebaseerd? Is in dit onderzoek ook gekeken naar varianten van Hoogwaardig OV (MZB, RER, lightrail) via een IJmeerverbinding? Kunt u dit onderzoek aan de Kamer doen toekomen, waarbij per variant wordt aangegeven welke effecten dit heeft op de vervoersvraag via de weg?

In de Verkenning Haarlemmermeer Almere (februari 2004) is gekeken naar de samenhang tussen vervoer over de weg en over spoor. Daaruit bleek dat een verhoging van de treinfrequentie met 50% slechts een geringe afname van het autoverkeer laat zien.

De diverse Zuiderzeelijn alternatieven (waaronder Magneetzweefbaan en RER) worden in de Structuurvisie nader onderzocht op vervoerkundige effecten, waaronder het effect op vervoervraag via de weg.

Lightrail maakt geen onderdeel uit van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. In de regionale studie Verkenning Regionale IJmeerverbinding komt dit wel aan de orde.

Medio april verschijnt de Structuurvisie Zuiderzeelijn, waarbij ook de vervoerseffecten worden gepresenteerd. Ik zal u dit beleidsvoornemen in april doen toekomen.

Tot slot

Ik vertrouw er op met de beantwoording van de vragen u inzicht te hebben gegeven in het proces van de besluitvorming rond het noordvleugelprogramma en waar ik nu sta in dat proces, te weten het opstellen van het structuurdocument.

Ik kan me voorstellen dat de Kamer naar aanleiding van deze brief met mij zou willen spreken over de Noordvleugel. Ik zou uw Kamer echter in overweging willen geven die discussie met mij te voeren op basis van het structuurdocument dat ik voornemens ben volgens de huidige planning rond 21 april aan u toe te sturen. Bij de inhoudelijke discussie kunnen dan ook een aantal van de documenten betrokken worden zoals beschreven in het antwoord op vraag 15 (zoals de structuurvisie op de Zuiderzeelijn).