

Vergaderjaar 2007–2008

**30 687**

**Noordvleugel Randstad**

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 11**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 maart 2008

Op 12 december 2007 tijdens het AO Verbreding snelwegen Amsterdam-Almere (Kamerstuk 31 089/30 687, nr. 13) heb ik het plan «Naar een schone en bereikbare Noordvleugel» ontvangen van de GroenLinks Tweede-Kamerfractie. Hierbij mijn reactie op dit plan zoals ik in het AO heb toegezegd.

Eerst geef ik een algemene, samenvattende reactie. Vervolgens ga ik in op de verschillende onderdelen in het plan (achtereenvolgens de inleiding, de uitgangspunten en het openbaar vervoer).

### **Samenvattende reactie**

Het kabinet werkt met het programma Randstad Urgent aan een duurzame versterking van de economische concurrentiepositie van de Randstad.

Met het recente integrale Noordvleugelbesluit wordt de samenhang in de Randstad versterkt (TK 2007–2008, 31 089, nr. 6). Met de bouw van maar liefst 60 000 woningen tot 2030 is Almere dé bouwlocatie van de Randstad. Daar hoort een goede ontsluiting bij, zowel per weg als per openbaar vervoer. Met een goede, fantasierijke inpassing van de wegen en investeringen in natuur en recreatie.

In het kader van de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere hebben kabinet en regio besloten om de bestaande wegenstructuur bestaande uit de A6, de A1, de A10-oost en de A9 uit te breiden. Rijk en regio investeren samen een bedrag van bijna € 3,5 miljard euro. Honderden miljoenen euro's worden besteed aan een goede inpassing van de weg en de natuur. Daarnaast werk ik in de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) concrete maatregelen uit ter versterking van het OV in deze corridor. Hiervoor is reeds € 1,35 miljard gereserveerd.

GroenLinks vraagt mij fors te investeren in het OV, maar niet in de weg. Investeren in het OV alleen is op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad echter niet voldoende. Het autoverkeer groeit tussen

2000 en 2020 met 50% (voertuigkilometers), terwijl het wegennet nu al overbelast is. Ook het aantal reizigers in het OV groeit enorm. Het aantal treinreizigers over de Hollandse brug is afgelopen 10 jaar verdubbeld en dit aantal zal blijven groeien. Deze enorme mobiliteitsgroei kan niet alleen worden opgevangen in het openbaar vervoer. Investerings in beide vervoerssystemen, weg en OV, zijn hard nodig om de bereikbaarheid op peil te houden en de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen mogelijk te maken.

Deze conclusie is in lijn met het advies van de OESO. In het rapport *Randstad Review* adviseert de OESO niet alleen verbetering van het OV, maar ook uitbreiding van de wegen («The construction of new roads should be speeded up and particular priority should be given to roads connecting Almere, the Randstad's fifth largest city, with the rest of the region»).

## **Inleiding**

### *Overlast omwonenden*

De situatie voor omwonenden zal niet dramatisch verslechteren, zoals GroenLinks stelt. Op delen van het tracé zal de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit zelfs verbeteren. Door de aanleg van een aquaduct in de A1 bij de Vecht in Muideren en door verdiepte gesloten tunnelbakken aan te leggen op de trajecten A9 Amsterdam-Zuidoost (Gaasperdammerweg) en in Amstelveen. Dit vermindert de overlast voor omwonenden en zorgt ervoor dat de barrière van de weg in de stad verdwijnt. Ook bij Diemen en Watergraafsmeer worden op basis van de milieueffecten en in overleg met de gemeenten maatregelen genomen om de overlast te beperken. Zoals aangegeven in het VAO van 17 januari jl. zal ik u hierover inlichten voordat daarover definitieve beslissingen worden genomen.

### *Groen*

Ook investeert het kabinet in de natuur en recreatie in het gebied. De investeringen betreffen:

- De kruising van de Natte As met de A1, ten oosten van het knooppunt Muiderberg (€ 33 miljoen);
- De uitvoering van een eerste fase van projecten uit de «Groene Uitweg» (€ 83 miljoen) bestaande uit: een natuurboulevard, waterberging Horstermeer, recreatieve vaarverbindingen, fietspaden en bruggen, investeringen in de Stelling van Amsterdam, Hollandse Waterlinie en het behoud van het weidelandschap.

### *Uitgangspunten en visie*

Voor de studie zijn actuele uitgangspunten gebruikt zoals mijn dienst deze krijgt aangereikt van de planbureaus. Ik ga hier nog nader op in. De GroenLinks-fractie verwijt mij gebrek aan visie en samenhang. In aanloop naar de Nota Ruimte is samen met het ministerie van VROM echter uitgebreid onderzocht waar verstedelijking en infrastructuur het beste in de Randstad zou kunnen worden gerealiseerd. Op basis van dit onderzoek, een kosten-batenanalyse en een integrale MIRT-verkenning naar de vervoersproblemen in de Noordvleugel heeft het kabinet in 2004 besloten tot uitbreiding van de wegcapaciteit en is in 2005 gestart met de Planstudie naar de wegcorridor Schiphol–Amsterdam–Almere (zie ook «Mobiliteit in de Noordvleugel», Achtergronden en overwegingen bij de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere, TK 2005–2006, 30 687, nr. 3). In de zogenaamde Noordvleugelbrief heeft het kabinet – in nauw overleg met het decentraal bestuur – onder meer keuzes gemaakt over de verstedelijking van Almere, de gebiedsontwikkeling van de Haarlemmermeer-Bollenstreek, verstedelijking en infrastructuur in de regio Utrecht en de verdere ontwikkeling van de natuur- en watergebieden in de Noordvleugel (TK 2005–2006, 30 687, nr. 1).

Met het besluit van 12 oktober 2007 heeft het kabinet een knoop doorge-

hakt over de wegwitbreiding A6, A1, A10-oost en A9, behorende bij de ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad.

## **Uitgangspunten van de studie**

### *De brandstofprijs*

De benzineprijsontwikkeling van euro 98 zoals aangegeven in het plan van GroenLinks is de nominale prijs, dat wil zeggen de prijs zoals automobilisten deze aan de pomp betalen. De prijs is onder meer zo hoog als gevolg van een jaarlijkse inflatie van gemiddeld 2,25%. Over de genomen periode van 12 jaar (1995–2007) wordt circa 30% van de prijsstijging veroorzaakt door inflatie.

In de verkeersmodellen wordt uitgegaan van reëel constante prijzen. Dat wil zeggen dat bij een index van 105 de reële prijzen 5% hoger liggen dan in het basisjaar. Dit is dus de reële prijsstijging voor de consument: de prijs aan de pomp gecorrigeerd met inflatie. Met een index van 105 in 2020 is dus verondersteld dat de olieprijs harder groeit dan de inflatie (5% groei boven op de inflatie). De veronderstelling van een gemiddelde inflatie van 2,25% per jaar leidt al tot een nominale prijsstijging van 75% in 2020 (ten opzichte van 1995) als gevolg van inflatie.

Voor het voorspellen van de toekomst maakt mijn ministerie gebruik van de lange termijn scenario's van de planbureaus. De brandstofprijsindex van 105 is onderdeel van het European Coordination (EC) scenario, opgesteld door het Centraal Planbureau (CPB). Momenteel werkt het CPB nieuwe scenario's uit tot het jaar 2040, de zogenaamde Welvaart- en Leefomgevingsscenario's (WLO-scenario's). Het EC-scenario ligt ongeveer op hetzelfde niveau qua brandstofprijs als de nieuwe scenario's.

### *Prijs van de auto en de trein*

Uitgangspunt van de Planstudie is dat de gemiddelde brandstofprijs stijgt met 5% boven op de inflatie tot 2020 (index 105, 1995=100). Auto's worden echter steeds milieuvriendelijker en zuiniger. Het verbruik neemt naar verwachting af met 17% tot 2020 (index 83, 1995=100). Gecorrigeerd met de reële brandstofprijs van 5% leidt dit tot een afname van 12% van de gemiddelde brandstofkosten in 2020 (index 88, 1995=100).

Een ander uitgangspunt is dat de tarieven van de NS exclusief gebruiksvergoeding reëel constant zijn vanaf 2003 en dat de gebruiksvergoeding voor het spoor voor een deel wordt doorbelast naar de reiziger. Daarnaast is ervan uitgegaan dat de spitsreiziger deze doorbelasting voor het grootste deel moet betalen. Dit leidt tot een index van 119 (in 2020) voor woon-werk verkeer en een index van 114 (in 2020) voor de overige reizigers. Het gemiddelde voor 2020 is 116,5 (1995=100).

### *Aantal vliegbewegingen*

Om de toekomstige mobiliteit te kunnen berekenen is het noodzakelijk aannamen te doen. Dit geldt ook voor het aantal vliegbewegingen. Uiteraard voeren wij hier nog politieke discussie over. In de Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere is uitgegaan van 72 miljoen passagiersbewegingen in 2020.

Uit studies is gebleken dat de invloed van het aantal passagiers op het autoverkeer in de spits relatief beperkt is: circa 40% van het aantal passagiersbewegingen bestaat immers uit transfers. En van de 60% vertrekkende en aankomende luchtreizigers kiest nu ongeveer 40% voor het openbaar vervoer. De luchtreizigers die met de auto gaan, verplaatsen zich verspreid over de dag, waardoor slechts een beperkt deel aan de spits deelneemt.

### *Waar leiden de extra wegen toe?*

In het plan van GroenLinks wordt aan het nut van de aanleg van wegen getwijfeld. Het uitbreiden van snelwegen heeft een aantal gevolgen. Allereerst zal het verkeer beter doorstromen. Dit leidt tot het aantrekken van «nieuw» verkeer. Dit is verkeer dat gaat kiezen voor de autosnelweg in plaats van de binnenwegen (zogenaamd sluipverkeer). Dit is verkeer dat op een ander tijdstip gaat reizen (uitgeweken naar de randen van de spits). En voor een zeer beperkt deel is dit verkeer dat gebruik maakt van het openbaar vervoer (de uitbreiding van de weg leidt tot maximaal 1 à 3% minder OV-reizigers).

Ondanks dit «nieuwe» verkeer verbetert de bereikbaarheid en boeken weggebruikers reistijdwinst. Anders zou men zijn of haar reisgedrag niet wijzigen. Het «nieuwe» autoverkeer is overigens slechts voor een zeer beperkt deel echt nieuw. Zoals aangegeven is het «nieuwe» verkeer namelijk voor een groot deel het gevolg van wijzigingen in routes en vertrektijdstip (en daarmee dus bestaand autoverkeer).

### **Openbaar vervoer**

#### *OV is serieus alternatief*

Dat openbaar vervoer een belangrijke rol in de Noordvleugel van de Randstad speelt, staat voor mij buiten kijf. De GroenLinks-fractie roept mij op het openbaar vervoer niet af te schrijven maar serieus te nemen. Recentelijk is reeds € 1,35 miljard gereserveerd voor de Planstudie OV SAAL (de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad). Het kabinet is dus van plan fors te investeren in concrete maatregelen voor het openbaar vervoer in deze regio. Ook met de opname van deze Planstudie in het programma Randstad Urgent laat het kabinet zien te streven naar een «kwaliteitsprong» in het OV.

De afgelopen jaren is het aantal OV-reizigers in de SAAL-corridor enorm gegroeid, en die groei zal zich de komende jaren verder voortzetten. Zeker ook op de lange termijn (2030), als gevolg van de voorziene grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woon- en werkgebieden) in het gebied. Het gaat hierbij onder meer om de verdere groei van Almere met 60 000 woningen en de verdere groei van de Amsterdamse agglomeratie. Deze ontwikkelingen zullen naar verwachting tot aanzienlijke reizigerstromen leiden.

In de Planstudie OV-SAAL worden voor deze reizigersstromen ook kwalitatief hoogwaardige OV-alternatieven uitgewerkt voor de middellange en lange termijn. Er dient voldoende capaciteit en kwaliteit te worden geboden om de reizigerstroom adequaat via het nationale en regionale OV-netwerk te kunnen verwerken. Een goede bereikbaarheid, met een goed functionerend en betrouwbaar OV-systeem, is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling van de regio.

#### *Light-train voor Amsterdam–Almere*

De GroenLinks Tweede-Kamerfractie constateert terecht dat aanzienlijke investeringen in het OV nodig zijn, niet alleen in het hoofdrailnet maar ook in het regionaal OV, en dat de voorziene groei van het aantal OV-reizigers in de SAAL-corridor niet met de huidige capaciteit kan worden gerealiseerd. De Planstudie OV SAAL onderzoekt welke maatregelen daarvoor nodig zijn, op de korte en lange termijn. Er zijn voor de ontwikkeling van het OV op langere termijn diverse pakketten met OV-maatregelen gedefinieerd, met investeringen in zowel het nationale als het regionale OV-systeem. Er worden – met het oog op de toekomstige ontwikkeling van Almere – zowel varianten via de Hollandse brug als varianten via het IJmeer uitgewerkt.

Eén van de onderzochte alternatieven is een zogeheten RER (het regionaal spoorproduct dat in Parijs rijdt). Qua OV-product en tracé lijkt dit alternatief in grote lijnen overeen te komen met de door GroenLinks voorgestelde light-train («groene flitstrein»). Een dergelijk systeem kan gedeeltelijk gebruik maken van het bestaande spoor in de corridor, en maakt het mogelijk een regulier treinsysteem met een hoogfrequent metro-achtig treinsysteem te combineren.

In de Planstudie OV SAAL zullen de OV-alternatieven voor de langere termijn nader worden uitgewerkt. Daarbij wordt zowel met de ontwikkelingen aan de westkant van Amsterdam als die aan de oostkant rekening gehouden. In dit opzicht zou ik graag kennis nemen van het plan van GroenLinks en de daaraan ten grondslag liggende uitwerkingen. Om te bezien in hoeverre deze nieuwe en aanvullende ideeën bevatten om mee te nemen in de Planstudie OV SAAL. Zo ben ik onder meer benieuwd naar de exacte tracering van het light-train concept en de wijze waarop het concept – dat uitgaat van 12 tot 15 treinen per uur – kan worden ingepast in de dienstregeling op het spoor op plaatsen waar vanwege ruimtegebrek (bijvoorbeeld bij de Zuidas) en/of problematische inpassing sprake is van medegebruik van het bestaande spoor. Ook de fysieke inpassing en de wijze waarop het IJmeergebied wordt gepasseerd of doorkruist zijn voor mij belangrijke aandachtspunten.

Een kanttekening betreft het door GroenLinks genoemde tijdsbestek waarbinnen een dergelijk alternatief kan worden gerealiseerd. De gehele lijn zou binnen een tijdsbestek van 5 jaar kunnen worden gerealiseerd, en deelprojecten zelfs nog sneller. Hoewel ik voorstander ben van snelle procedures, dienen deze eveneens ordentelijk te worden doorlopen. Voor een verbinding als een light-train zal naar verwachting een procedure conform de tracéwet nodig zijn, aangezien het grotendeels nieuwe infrastructuur met een hoogfrequente treindienst betreft. Een dergelijke procedure neemt vanaf een planstudiebesluit al gauw 3 tot 5 jaar in beslag. Voorts dient met een realisatieperiode van minimaal 5 jaar rekening te worden gehouden.

Een besluit over de OV-maatregelen op langere termijn is mede afhankelijk van besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van het Markermeer/IJmeer, de uitbreiding van Almere (waar het besluit over een eventuele IJmeerverbinding aan gekoppeld zijn) en de benodigde financiering. De opgave ten aanzien van de natuurkwaliteit en veiligheid in dit gebied vraagt om een zorgvuldige afweging. Het kabinet is voornemens hierover eind 2009 te besluiten, inclusief de OV-maatregelen voor de lange termijn.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings