

Vergaderjaar 2006–2007

30 687

Noordvleugel Randstad

Nr. 4

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2006

In het AO van de vaste commissie van V&W en VROM van 5 oktober jl. heb ik de Kamer toegezegd middels een brief te reageren op de stellingnamen van de verschillende fracties op de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere. Mede namens mijn collega van VROM doe ik u deze reactie toekomen. In de bijlage ga ik in op de betrokkenheid van het CPB bij de planstudie.

Het Kabinet was van mening dat het voorgenomen besluit over de eerste fase van de planstudie, waarin het gaat om een keuze tussen de hoofdalternatieven, te controversieel zou zijn om door een in eerste instantie demissionair- en later minderheidskabinet te laten nemen. Deze opvatting was mede ingegeven door de opvattingen van enkele fracties hierover. Inmiddels blijkt dat er in de Kamer een breed draagvlak is om nu een besluit te nemen. Dit is voor het Kabinet een reden om dat nu ook te doen. Net als het merendeel van de Kamer zijn we van mening dat voorkomen moet worden dat de besluitvorming over de andere onderdelen van het programma Noordvleugel onnodige vertraging oplopen.

Het Kabinet kiest in het kader van de planstudie voor uitbreiding van de capaciteit van het bestaande netwerk in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere. Een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (Verbindingsalternatief) valt hiermee af. Dit alternatief heeft te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak.

De A6 tussen Almere en knooppunt Muiderberg, de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer en de A10 Oost zullen – inclusief de vereiste inpassing – zo snel mogelijk toekomstvast worden gerealiseerd. Binnen de komende drie maanden zal – in overleg met de regio – worden onderzocht wat:

- de precieze vormgeving is van de tracé onderdelen A6, A1, A10-oost;
- het oplossende vermogen is van de uitbreiding en inpassing van de Gaasperdammerweg en de A9 bij Amstelveen voor de verkeers- en

leefbaarheidproblemen alsmede hoe de financiering daarvan kan worden geregeld.

De keuzes van het kabinet zullen worden gebaseerd op basis van drie gelijkwaardige criteria, zoals ook genoemd in de Noordvleugelbrief:

- de bijdrage aan de doelen/normen en de uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit (o.a. trajectnelheid) en de nota Ruimte;
- de maatschappelijke kosten-baten analyse;
- effecten die niet (of niet goed) in geld zijn uit te drukken, zoals effecten op natuur en milieu (positief en negatief), leefomgevingseffecten voor bewoners (zoals geluid en gezondheid), stedelijke ontwikkeling en economische structuurversterking en het internationaal vestigingsklimaat.

Uiteraard moet worden voldaan aan wet- en regelgeving (o.a. wegnemen/voorkomen van overschrijdingssituaties van lucht en geluid) en rekening worden gehouden met het draagvlak in de regio en bij maatschappelijke organisaties. Bij verdere studies naar het gekozen alternatief zal gebruik worden gemaakt van het zogeheten dynamisch model, waarbij ook de netwerkeffecten van oplossingen op onderdelen, duidelijk worden.

Uitgangspunt bij de nadere besluitvorming is voor het kabinet een toekomstvaste, integrale oplossing, op basis van de Nota Mobiliteit en daarbinnen de beprijzing, voor de gehele corridor Schiphol–Amsterdam–Almere.

Het Kabinet is van mening met deze keuze een lastige knoop te hebben doorgehakt. Het belang van een verantwoorde economische ontwikkeling van de Noordvleugel en de grote bouwopgave voor Almere dwingt tot tempo in de besluitvorming. Door te kiezen tussen de hoofdalternatieven – zoals aangekondigd in de Startnotitie – is vertraging voorkomen. Het volgend Kabinet zal conform de Tracéwet-procedure een Standpunt innemen (voorzien begin 2008). Ook zal voor 2010 een principebesluit worden genomen over een eventuele IJmeerverbinding, mede in relatie tot eventuele buitendijkse ontwikkelingen waaronder de locatie Pampus Buiten.

Met dit besluit over deze planstudie is het pakket van maatregelen voor de Noordvleugel gecompleteerd dat het Kabinet in september (de Noordvleugelbrief) richting de Kamer heeft aangekondigd. Zo is de OV-planstudie gestart, zijn belangrijke keuzes ten aanzien van verstedelijking van de Haarlemmermeer/Bollenstreek, Utrecht en Almere gemaakt en wordt er een pakket maatregelen gefinancierd om de ontwikkeling van «groen en blauw» (water en natuur) te verwezenlijken. Bij dit laatste gaat het onder meer om een aquaduct bij Muiden, een pilot natuurontwikkeling in het IJmeer/Markermeer en een aantal maatregelen die met de regio en maatschappelijke organisaties is afgesproken in het traject van de «Groene Uitweg». Hiermee heeft het Kabinet over alle Noordvleugelprojecten besluiten genomen.

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

Naar aanleiding van het AO van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Vaste Commissie voor VROM over de Noordvleugel op 5 oktober volgt hier de gevraagde informatie over de rol van het CPB in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

In 2005 heeft het bevoegd gezag van de planstudie (VROM en V&W) een onafhankelijke toetscommissie OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) gevraagd een adviserende rol te spelen bij de planstudie. Ook is het CPB door bevoegd gezag gevraagd actief te adviseren. In diverse overleggen tussen bevoegd gezag en het CPB is de rol van het CPB in het proces besproken. Het CPB heeft er voor gekozen niet zelf de KBA op te stellen en ook niet deel te nemen aan de toetscommissie OEI. Afgesproken is dat het CPB de kosten-baten-analyse (KBA) van de planstudie achteraf toetst. Dit is niet vastgelegd in een opdrachtbrief, maar wel in verslagen van deze ambtelijke bijeenkomsten. Daarnaast staat het CPB altijd vrij ook ongevraagd advies te geven, bijvoorbeeld in het topambtelijke gremium ICRE.

Februari 2006 heeft het CPB de «Second opinion op de KBA planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere» uitgebracht, waarin het CPB concludeert dat de KBA is uitgevoerd conform de Leidraad OEI. Het CPB adviseert nader onderzoek te doen naar selectiever bouwen (uitbreiden wegcapaciteit) in combinatie met beprijzen (congestieheffing op die plaatsen waar uitbreiden van de weg wel erg duur is).

Naar aanleiding van dit advies en overleg tussen betrokken bewindspersonen en bestuurders uit de Noordvleugel, is besloten nader onderzoek te laten uitvoeren naar de combinatie van bouwen en beprijzen, met het doel te komen tot een gunstiger saldo van kosten en baten. Voor dit onderzoek is een begeleidingsgroep bestaande uit VROM, V&W, EZ, Financiën en CPB een paar keer bij elkaar gekomen. Uit dit onderzoek is het Locatie-specifieke alternatief naar voren gekomen. In juni 2006 zijn aanvullende KBA berekeningen gepubliceerd.

Juli 2006 is het CPB door het bevoegd gezag gevraagd ook de aanvullende KBA te toetsen. Het CPB heeft in augustus haar «Second opinion op de aanvullende KBA planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere» uitgebracht.

In reactie op het advies zijn door de Rijkswaterstaat twee memo's opgesteld als antwoord op de door het CPB gestelde vragen. Deze memo's zijn gepubliceerd op de cd-rom bij de *Overzichtsrapportage planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere*.¹

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer bij het kamerstuk 30 687, nr. 2.