

aan

De Minister van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
t.a.v. de heer drs. L.T. van 't Hof
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum : 28 februari 2006
uw kenmerk : DGP/WV/u.06.00235
ons kenmerk : PJL/2006/0286
bijlage(n) : -
onderwerp : Consultatiereactie, Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere
inlichtingen : 020 - 5273 746

Geachte minister,

In uw brief van 13 januari 2006, kenmerk DGP/VW/u.06.00235 verzoekt u het Dagelijks Bestuur van het ROA een reactie te geven op de Alternatieven en Variantennota van de eerste fase van de trajectnota/MER van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

Allereerst willen wij u complimenteren met het verrichte werk en de wijze waarop u de regionale partijen daarbij hebt betrokken. Naar onze mening is een open aanpak belangrijk in het realiseren van een dergelijk complex project.

U geeft in uw brief aan dat het kabinet voor de zomer 2006 in het kader van het programma Noordvleugel een keuze wil maken voor één van de hoofdalternatieven. Graag voldoen wij aan uw verzoek onze reactie te geven over de Alternatieven en Varianten.

Manifest de UITweg

In 2003 is door tien partijen het Manifest de UITweg ondertekend¹. Doel van de UITweg is het verbeteren van de bereikbaarheid tussen Amsterdam/Schiphol en Almere/'t Gooi en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. In het Manifest Uitweg is een keuze voor de Stroomlijnvariant gemaakt onder een aantal strikte condities zoals een verdiepte Gaasperdammerweg en de aanleg van een aquaduct bij Muiden, inclusief een robuuste ecologische verbindingzone tussen het IJmeer, de Vechtplassen en het Naardermeer. Ook het ROA heeft dit manifest ondertekend. Het ROA toen aangegeven dat, wanneer de condities niet kunnen worden ingewilligd, het ROA de voorkeur geeft aan de tunnelverbinding A6/A9. Dit manifest is voor ons het vertrekpunt van onze reactie.

¹ De partijen die het Manifest de UITweg hebben ondertekend zijn: provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de gemeenten Amsterdam en Almere, het gewest Gooi- en Vechtstreek, Natuurmonumenten, VNO-NCW-west, het samenwerkingsverband milieuorganisaties en het ROA.

Het het ROA concludeert dat de uitkomsten van de planstudie wezenlijk verschillen ten opzichte van de uitkomsten van de UITweg. De UITweg ging ervan uit dat, vanwege een tunnelmond naast het Naardermeer, schade wordt toegebracht aan natuur, landschap en recreatie. Gevreesd werd voor de waterkwaliteit van het Naardermeer. De milieueffectrapportage van de planstudie laat zien dat de vrees voor de waterkwaliteit van het Naardermeer ongegrond is. Daarnaast is aanvullend onderzoek gedaan voor de boortunnelvariant of het bouwen van de boorschacht in de aanlegfase negatieve effecten op het grondwater zou hebben. Daarvan wordt geconcludeerd dat met een zorgvuldige bouwwijze de effecten afdoende kunnen worden voorkomen. Daardoor vervalt een deel van de argumentatie voor de keuze van het stroomlijnalternatief zoals is gedaan in het manifest De UITweg.

Standpuntbepaling ROA

Nulplusalternatief

Het rijk heeft naast de twee al genoemde alternatieven ook gekeken naar het zogenaamde nulplusalternatief. Het nulplusalternatief gaat van een landelijke invoering van beprijzen (een combinatie van kilometer- en congestieheffing) zonder het bouwen van extra infrastructuur.

De verkeer- en vervoermodellen laten in dit alternatief een afname van het autogebruik zien. Dit leidt uiteraard tot een verbetering van de bereikbaarheid in termen van snelheid en netwerkprestatie. Maar de verkeerskundige studie wijst uit dat de verkeersbewegingen als gevolg van *uitsluitend beprijzen* zo sterk afnemen, dat een ongewenst economisch effect wordt voorzien.

Daarnaast is in de studie het uitgangspunt van de berekeningen geweest dat het openbaar vervoer in staat wordt geacht de extra groei in die situatie op te vangen. Vanuit de regio hebben wij twijfels bij deze aanname. Dit wordt ondersteund door de eerste resultaten van de regionale verkenning naar de IJmeerverbinding.

In de studie verkeer en vervoer is tevens gekeken naar de effecten van *bouwen en beprijzen*. In de keuze tussen stroomlijnalternatief en verbindingsalternatief zijn deze effecten niet discriminerend. Het prijsbeleid is één van de vijf strategieën van het RVVP van het ROA. Wij achten het als ROA dan ook van belang dat in de tweede fase van de planstudie varianten met *een combinatie van beprijzen en bouwen* nader worden onderzocht. Dit sluit aan op het standpunt van het Rijk dat thans is ingenomen in het kader van de Nota Mobiliteit, waarin uitgegaan wordt van een vorm van beprijzen.

Resultaten van de studie

Het afgelopen jaar heeft Rijkswaterstaat veel werk verzet om de eerste fase van de trajectnota/MER af te ronden. Kort gezegd laten de resultaten van de onderzoeken zien dat beide alternatieven een groot deel van de problemen oplossen. Beide alternatieven scoren op onderdelen verschillend.

De belangrijkste argumenten voor het verbindingsalternatief zijn dat:

- Het verbindingsalternatief verkeerskundig beter scoort dan het stroomlijnalternatief;
- Op het gebied van milieueffecten het verbindingsalternatief en het stroomlijnalternatief niet onderscheidend zijn;
- De toevoeging van het verbindingsalternatief een robuuster netwerk oplevert dan uitbreiding van het stroomlijnalternatief.

Daar staat tegenover dat het stroomlijnalternatief op een aantal andere punten de voorkeur verdient boven het verbindingsalternatief. De volgende punten spelen daarbij een rol:

- Het Stroomlijnalternatief geeft de mogelijkheid de ongewenste ligging van snelwegen langs Muiden en door Amsterdam Zuidoost te saneren;
- Het Stroomlijnalternatief voldoet in voldoende mate aan de mobiliteitsdoelstellingen die met de maatregelen worden beoogd: het faciliteren van het verkeer en goede doorstromingsnelheden;
- Het Stroomlijnalternatief creëert gunstige voorwaarden voor samenwerking met natuur- en milieuorganisaties, wat van belang is voor de besluitvorming van het Programma Noordvleugel.

Vanuit de inhoud geredeneerd heeft het ROA een voorkeur voor een verbindingsalternatief. Echter vanuit draagvlak geredeneerd zijn er argumenten om te kiezen voor het stroomlijnalternatief.

Leemten in onderzoek

De milieueffectrapportage (MER) van de planstudie heeft zich beperkt tot het gebied tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg. De tracés op de A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp, de A1 tussen Diemen en Watergraafsmeer en de A10 tussen knooppunt Amstel en Watergraafsmeer zijn niet meegenomen in de MER. Doordat de milieueffecten niet in beeld zijn gebracht wordt niet duidelijk welke ingrepen op deze tracés (wettelijk) noodzakelijk zijn. Als gevolg daarvan geven de door Verkeer en Waterstaat gepresenteerde kosten nog onvoldoende houvast voor een zorgvuldige afweging tussen de twee hoofdalternatieven. In de 'Richtlijnen voor de trajectnota/MER' is dit ook als aandachtspunt geformuleerd. Daarbij is aangegeven dat de effecten van bovengrondse uitbreidingen (van de A9, A1, A2 en A10) dienen te worden onderzocht en welke aanvullende (inpassings-)maatregelen er vanuit wet- en regelgeving eventueel noodzakelijk zijn. Wij concluderen dat het laatste deel van dit aandachtspunt nog niet is ingevuld. Per tracé speelt het volgende.

A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp

De hoeveelheid verkeer op dit tracé is in het stroomlijnalternatief iets minder dan in het verbindingsalternatief. In beide alternatieven wordt de capaciteit uitgebreid naar 2*4 rijstroken. Daarnaast geldt voor dit tracé dat in andere dossiers keuzes worden gemaakt die van invloed zijn op de milieueffecten. De ontwikkelingen in de Zuidas en de aanleg van de Westrandweg leiden tot een vergroting van de externe veiligheid. Daarnaast zijn afspraken gemaakt in het kader van de netwerkvisie.

Als apart aandachtspunt willen wij knooppunt Holendrecht benoemen. Uitbreiding van de infrastructuur volgens het stroomlijnalternatief leidt tot verbreding van het knooppunt Holendrecht. In verband met de bestaande bebouwing vindt uitbreiding hoogstwaarschijnlijk plaats aan de zijde van de Ouderkerkerplas. Op welke wijze dit op een goede wijze kan worden ingepast wordt uit de Alternatieven en Variantennota niet helder.

A1 tussen Diemen en Watergraafsmeer

De verkeer en vervoerstudie wijst uit dat het aantal voertuigen per etmaal op dit tracé tussen het stroomlijnalternatief en het verbindingsalternatief significant verschillen. In het stroomlijnalternatief is op dit deel van de A1 sprake van een extra rijstrook ten opzichte van het verbindingsalternatief. Welke effecten dit extra verkeer heeft op het leefklimaat in de gemeente Diemen en welke eisen daardoor worden gesteld aan de

inpassing zijn niet onderzocht. Onduidelijk is welke maatregelen op dit tracé dienen te worden gerealiseerd.

A10-oost

Een deel van de A10-oost loopt door de gemeente Ouder-Amstel. Ook op dit tracédeel van het plangebied gaat het om grote verschillen tussen het stroomlijnalternatief en het verbindingsalternatief (24.000 motorvoertuigen per dag). Welke effecten dit op het leefklimaat in Duivendrecht heeft wordt in de studie niet duidelijk.

Advies aan de minister

Alles overwegende stellen wij u voor geen keuze te maken in de hoofdalternatieven, maar keuzes te maken in de inpassingvarianten. Voor het ROA zijn alleen die varianten acceptabel die voldoende rekening houden met de bewoners en/of de omgeving. Wij willen u voorstellen in de tweede fase van de trajectnota/MER zowel de verdiepte variant van het stroomlijnalternatief als de korte boortunnelvariant van het verbindingsalternatief verder uit te werken en te optimaliseren. Wij verzoeken u dan explicieter aandacht te besteden aan de door ons genoemde 'leemten.' Dan bestaat meer duidelijkheid over de effecten aan de randen van het plangebied.

Daarnaast verzoeken wij u in de tweede fase van de trajectnota/MER rekening te houden met prijsbeleid en openbaar vervoer.

Prijsbeleid

Het prijsbeleid is één van de vijf strategieën van het RVVP van het ROA. Het gaat om naar plaats en tijd gedifferentieerde vorm prijsbeleid. Deze vorm van beprijzen sluit aan bij het beleid van het rijk zoals is opgenomen in de Nota Mobiliteit. Het heffen van tol wordt door het ROA niet gezien als prijsbeleid om verkeer te reguleren. Omdat wij geen voorstander zijn van *uitsluitend* beprijzen op deze corridor achten wij het als ROA van belang dat in de tweede fase van de planstudie varianten met *een combinatie van beprijzen en bouwen* nader worden onderzocht. Dit sluit aan bij afspraken die wij in dat kader met u willen maken.

Het prijsbeleid is één van de mogelijkheden om het verkeer te sturen. Het inzetten van het instrument prijsbeleid kan van invloed zijn op de wegbelasting. De aard en de omvang van de effecten zijn afhankelijk van de prijs en de vorm. Daarmee kan het ook tot substantiële kostenbesparingen leiden in de uitbreiding van de weginfrastructuur.

Regionale IJmeerverbinding en openbaar vervoer

Het ROA voert op dit moment een verkenning uit naar de regionale IJmeerverbinding (VRIJ). Een constatering die gedaan kan worden op basis van de de voorlopige resultaten van de VRIJ-studie is dat een eventuele IJmeerweg de groei van het autoverkeer op de Hollandse brug kan beperken met ruim 20.000 passages per etmaal, oftewel 12,5%.

Op zichzelf hoeven deze inzichten weinig betekenis te hebben voor de primaire keuze in de planstudie voor het verbindings- of het stroomlijnalternatief. Voor de vervolgitwerking van het voorkeurstracé (2^e fase van de trajectnota/MER) is het echter wel belangrijk om rekening te houden met de ontwikkelingen die zich voor gaan doen op het gebied van openbaar vervoer (Zuiderzeelijn- en Regionale IJmeervarianten), een eventuele IJmeerweg. Zoals aangegeven kan het leiden tot substantiële verschillen (10 tot 20%) in wegbelasting. Daarmee kan het ook tot substantiële kostenbesparingen leiden in de uitbreiding van de weginfrastructuur.

Vervolg

U geeft in uw brief aan dat rond de zomer van 2006 het kabinet een keuze wil maken voor één van de hoofdalternatieven. Na deze keuze wordt het gekozen alternatief verder uitgewerkt. Graag worden wij betrokken bij de verdere uitwerking van het gekozen alternatief

Wij vertrouwen erop u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

het Dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam.

drs A. Joustra
Secretaris

mr M.J. Cohen
Voorzitter