



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
2 mei 2006	1 (apart verzonden)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/u.06.00572	VW-06-128
Onderwerp	
Verbeterd bovenlangsalternatief voor planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere	

Geachte voorzitter,

In uw brief van 10 maart 2006 met bovengenoemd kenmerk vraagt u mij te reageren op het door de heer Bovenlander te Muiden ontwikkelde verbeterd bovenlangsalternatief voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. In reactie hierop het volgende.

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de ideeën van de heer Bovenlander, waarover ik hem, bij een eerdere gelegenheid, ook al kort heb gesproken. De bereikbaarheidsproblematiek in de corridor tussen Schiphol en Almere is complex en het is een goede zaak dat betrokken burgers constructief ideeën aandragen om de bereikbaarheid te verbeteren. Het door de heer Bovenlander ontwikkelde verbeterd bovenlangsalternatief is daarvan een goed voorbeeld. Ik heb dit alternatief dan ook goed laten bekijken. Daaruit moet ik helaas concluderen, dat dit alternatief weliswaar kan bijdragen aan het oplossen van het fileprobleem in de relatie Almere-Amsterdam, maar dat het geen volwaardig alternatief is voor met name het stroomlijnalternatief. Dit wordt mede veroorzaakt, doordat de heer Bovenlander uitgaat van een onjuiste interpretatie van de onderzoeksgegevens uit de planstudie. Hieronder vindt u daarop een nadere toelichting.

Het in eerste instantie door de heer Bovenlander ontwikkelde bovenlangsalternatief is een variatie op een reeds eerder geopperd idee, dat op inhoudelijke gronden is afgewezen.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

In de Verkenning Haarlemmermeer-Almere, die aan de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere vooraf is gegaan, is de zogenaamde IJmeerverbinding als rechtstreekse wegverbinding tussen Almere-West en Amsterdam-Oost als oplossingsrichting onderzocht. Daarnaast heeft bij de inspraak op de startnotitie van de planstudie bijna een kwart van de insprekers, alsmede de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) er voor gepleit de IJmeerverbinding als volwaardig wegalternatief in de planstudie mee te nemen.

Zowel uit de verkenning, als uit nader onderzoek in het kader van het opstellen van de richtlijnen voor de planstudie, is de conclusie getrokken, dat de aanleg van de IJmeerverbinding als wegverbinding weliswaar kan bijdragen aan het oplossen van het fileprobleem in de relatie Almere-Amsterdam, maar dat de weg geen volwaardig alternatief is voor met name het stroomlijnalternatief. Een conclusie die gedeeld werd door de regionale overheden in het kader van de Uitweg. Ook na aanleg van de wegverbinding blijft verdere uitbreiding van het wegennet noodzakelijk om de bereikbaarheidsproblemen op de corridor Schiphol-Almere op te lossen. Bij het hoofdwegennet gaat het dan vooral om de uitbreiding van de A1 tussen de knooppunten Diemen en Watergraafsmeer, de A10 Oost, de Gaasperdammerweg en de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp. Daarnaast moet op het onderliggend wegennet de Hoge ring in Almere worden uitgebreid.

Het nu door de heer Bovenlander gepresenteerde verbeterd bovenlangsalternatief gaat uit van een aftakking van de IJmeerverbinding aan de noordzijde van IJburg naar de noordzijde van de Zeeburgertunnel. Daarbij gaat de heer Bovenlander er vanuit dat ongeveer de helft van het autoverkeer uit Flevoland, wat door hem becijferd wordt op circa 100.000 voertuigen per dag, als bestemming Noord-Holland boven het Noordzeekanaal heeft. Daarbij baseert hij zich op de Alternatieven- en Variantennota (AV nota) van de planstudie.

Dat de heer Bovenlander uit gaat van een potentieel van circa 100.000 voertuigen per dag is gebaseerd op een onjuiste interpretatie van figuur 1.1 uit de AV nota (blz. 39), in combinatie met figuur 3.1 (blz. 72). Zie hiervoor de bijlage. Figuur 1.1 geeft voor de autonome ontwikkeling (Nulalternatief) aan wat de procentuele verdeling is van het autoverkeer vanuit Flevoland naar de agglomeratie Amsterdam en Noord-Holland boven het Noordzeekanaal. Autoverkeer richting 't Gooi en doorgaand autoverkeer richting Leiden, Den Haag, Utrecht en verdere bestemmingen is daarin *niet* meegenomen. Figuur 3.1 geeft de verkeersintensiteiten weer op diverse wegvakken bij de verschillende alternatieven.

Uit figuur 3.1 blijkt dat in het stroomlijnalternatief de verkeersintensiteit op de Hollandse brug 202.000 auto's bedraagt. Daarvan heeft ongeveer de helft bestemming in de agglomeratie Amsterdam en Noord-Holland, terwijl de andere helft een verdere bestemming heeft (richting 't Gooi, Leiden, Den Haag, Utrecht en verder). Van de circa 100.000 auto's met bestemming agglomeratie Amsterdam en Noord-Holland heeft conform figuur 3.1 20% bestemming Amsterdam-West en Amsterdam-Noord en 24% bestemming Noord-Holland. Het betreft hier de percentages in het Nulalternatief. In het Stroomlijnalternatief gaat het in totaal om circa 40%.

Omdat de verdeling tussen Amsterdam-West en Amsterdam-Noord ongeveer gelijk is, bedraagt het autoverkeer richting Noord-Holland boven het Noordzeekanaal circa 30.000 auto's (30% van 100.000 auto's). Dit is aanzienlijk minder dan waar de heer Bovenlander vanuit gaat. Mijn conclusie is dan ook, dat ook dit verbeterd bovenlangsalternatief geen volwaardig alternatief is voor het Stroomlijnalternatief.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs