



Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat

p.hofstra@tweedekamer.nl

C.vdStaij@tweedekamer.nl

M.Hermans@tweedekamer.nl

W.Duyvendak@tweedekamer.nl

B.vHam@tweedekamer.nl

A.Gerkens@tweedekamer.nl

E.vHijum@tweedekamer.nl

C.Verdaas@tweedekamer.nl

a.slob@tweedekamer.nl

Weesp, 12-05-2006

Betreft: Brief aan Tweede Kamer van Minister Peijs 2 mei 2006 over het verbeterd Bovenlangsalternatief voor planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

Geachte heren en mevrouw,

Wij namen kennis van bovengenoemde brief en willen daar graag op reageren. Een aantal opmerkelijke zaken:

- ?? De minister vergelijkt het 'Bovenlangsalternatief' uitsluitend met het stroomlijnalternatief, en niet met het verbindingsalternatief of het nulplusalternatief. Om een goede afweging mogelijk te maken zou de minister alle alternatieven met elkaar moeten vergelijken. Welke alternatieven vergelijkt de minister nu eigenlijk? Waarom worden belangrijke alternatieven niet meegenomen in de vergelijking?
- ?? Om de afweging van de minister controleerbaar te maken voor de tweede kamer en burgers, dient de cijfermatige onderbouwing goed te zijn. De minister wijst er in haar brief op dat de heer Bovenlander de cijfers uit de planstudie onjuist zou interpreteren. Vervolgens geeft de minister een uitleg in haar brief waarin wij de weg geheel kwijtraken. Quote: "*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**."*

- Welke cijfers hebben nu betrekking op het stroomlijnalternatief en welke op het nulalternatief?
 - De minister trekt conclusies uit tabel 3.1 die daar volgens ons niet uit afgeleid kunnen worden. Waar zijn haar cijfers op gestoeld? Klopt het dat er informatie voorhanden is die niet in de nota gepresenteerd is?
 - Klopt het dat niet 10% maar slechts 5% van het totale verkeer uit Flevoland naar Schiphol gaat? Klopt het dat ongeveer 18% van het totale autoverkeer uit Flevoland naar Amsterdam Zuid (inclusief Schiphol en Amstelveen) gaat? Hoe verhoudt dit zich tot het verkeer dat naar de rest van Amsterdam en Noord-Holland gaat?
- ?? De heer Bovenlander heeft de cijfers op dezelfde wijze geïnterpreteerd als het Platform tegen A6-A9 dat heeft gedaan in zijn reactie op de AV-nota van maart 2006. Op geen enkel moment heeft de minister of een van haar ambtenaren ons gemeld dat wij de cijfers verkeerd interpreteerden. Wij betreuren dit, en wij vragen ons af of onze reactie wel serieus bestudeerd is. Of moeten wij concluderen dat de interpretatie van de cijfers in de loop der tijd veranderd is?
- ?? De Minister stelt dat het Verbeterd Bovenlangsalternatief kan bijdragen aan het oplossen van het fileprobleem in de relatie Amsterdam-Almere. Wat is nou toch de doelstelling van de planstudie? Het ziet er alsmaar meer naar uit dat we hier te maken hebben met een oplossing (de A6-A9) op zoek naar een probleem. Bekend is dat het ministerie deze oplossing al decennia probeert door de besluitvorming te loodsen. Per tijdvak zoekt men daar een probleem bij waarvoor het de oplossing moet bieden. Onder deze minster zien we een planstudie verschijnen naar de verbinding Schiphol-Almere. In een

volgende fase wordt het Schiphol-Amsterdam-Almere en inmiddels is het onomwonden Amsterdam-Almere geworden. De oplossing blijft gelijk: een weg die RWS al veertig jaar wil en die zeker niet tussen Amsterdam en Almere loopt.

?? Gezien de enorm hoge investering die met de keuze voor een alternatief samenhangt en gezien de grote impact op omwonenden, landschap, milieu en natuur, vinden wij de onnavolgbare presentatie en interpretatie van data onverantwoord. De besluitvormingsprocedure dient meer te zijn dan een instrument om de A6-A9 kosten wat het kost door te drukken. Wat we nodig hebben zijn heldere en goed onderbouwde cijfers, en een zorgvuldige vergelijking van alternatieven. In onze reactie op de AV nota hebben wij reeds gewezen op belangrijke lacunes en onjuistheden in de planstudie. De brief van de minister roept alleen maar meer vragen op over de cijfermatige onderbouwing van de alternatieven, en de interpretatie die de Minister daaraan geeft. Wij zijn daarom van mening dat u als Kamer drie acties zou dienen te ondernemen:

1. Bij de minister aandringen op een **onafhankelijk** onderzoek. Een dergelijk onderzoek zou dienen te gaan over de gepresenteerde cijfers, de wijze waarop deze geïnterpreteerd kunnen worden, de wijze waarop ze gepresenteerd zijn en de conclusies die daaraan verbonden kunnen worden. Tevens zouden we willen voorstellen nu eveneens de milieueffecten die nu als PM zijn genoteerd mee te calculeren in Euro's en mee te wegen in de integrale afweging.
2. Tevens willen wij u nogmaals in overweging geven dit project aan te merken als een groot project zoals dat door de commissie Duivesteijn is bedoeld.
3. Tenslotte zou u opnieuw bij het Kabinet dienen aan te dringen op een besluitvorming nadat de netwerkanalyse gereed is en niet zoals onlangs al voorschotten nemen op de feiten omdat de meningen al bekend zijn.

Vanzelfsprekend zijn wij altijd graag bereid onze opvattingen toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

namens het Platform tegen A6-A9

Hermine Kalf