

Onderwerp

Noordvleugelconferentie 19 september 2003 en Uitweg 8 september 2003

Samenvatting

Inleiding

Onderstaand informeren wij u over de uitkomsten van het project De Uitweg en de onlangs gehouden 3de Noordvleugelconferentie. Hoewel verschillend van doelstelling, onderwerp en schaalniveau bestaat er een grote samenhang tussen beide projecten. De oplossingen uit project De Uitweg vormen input voor de zgn. Noordvleugelscenario's. In beide projecten heeft ook nadrukkelijk het adagium gegolden van het streven naar eenheid bij de besluitvorming. Immers, van rijkszijde is meermaals aangegeven dat niet in een verdeeld huis zal worden geïnvesteerd. Dit betekent enerzijds dat in beide projecten nadrukkelijk is gezocht naar de grootste gemene deler, maar dat anderzijds (om vooruitgang qua inhoud over te houden) van partijen ook enige actie in geven en nemen is gevraagd. Onderstaand zullen wij ingaan op de inbreng van ons college in de projecten, wat de uitkomsten van de overleggen vervolgens waren en wat onze overwegingen zijn om in te stemmen met de eindproducten van beide projecten. Tevens informeren wij u over de nu lopende Strategische Verkenning Corridor Haarlemmermeer – Almere van het rijk. Het rijk gaat de resultaten van de studie als input voor het IOP Almere gebruiken.

3^{de} Noordvleugelconferentie

Sinds een aantal jaren bestaat het fenomeen 'Noordvleugelconferenties'. De Noordvleugelconferenties zijn een vervolg op de Muiderslotconferenties. Bij de Muiderslotconferenties overlegden provincies, gemeenten enz. in de Noordvleugel over de ruimtelijke ordeningsvraagstukken in het gebied globaal begrensd door Haarlem, Schiphol, het Gooi en Almere..

De 1^{ste} Noordvleugelconferentie kwam bijeen naar aanleiding van de vraag van de minister van VROM om een bijdrage te leveren, cq. een voorstel te doen voor de ruimtelijke 'vulling' van de Noordvleugel in de 5^{de} Nota Ruimtelijke Ordening. De 1^{ste} Noordvleugelconferentie had weliswaar een sterk RO-karakter, maar de samenhang tussen RO en Verkeer en Vervoer (V&V) werd snel duidelijk. De Noordvleugelconferenties evolueerden tot een integraal (bestuurlijk) RO-V&V-platform.

Het conferentiedocument van de Noordvleugel 3 is een geïntegreerd RO-V&V-verhaal geworden voor de lange termijn (2030), dat nog steeds beoogt een bijdrage te leveren aan de nationale RO. De samenhang én de wederzijds (RO versus V&V) optredende beperkingen zijn hierin beschreven, nog steeds uitgaande van de vraag van het rijk: kan de Noordvleugel tussen 2010 en 2030 150.000 woningen accommoderen. De woningvraag vanuit Utrecht (20.000 is hierin niet betrokken). Flevoland heeft van meet af aan deelgenomen aan de Muiderslot- en Noordvleugelconferenties, in verband met het belang dat wij hechten aan het neerleggen bij het rijk van een gemeenschappelijke visie vanuit het gebied. Eerder hebben wij u over de Muiderslotconferenties en Noordvleugel 1 en 2 geïnformeerd.

De Uitweg

De verbinding tussen de knooppunten Muiderberg (A1/A6) en Holendrecht (A2/A9) vormt al jaren een discussiepunt. De verbinding is een knelpunt voor het wegverkeer. Het rijk heeft in de periode 1995 – 2002 de corridorstudie CRAAG uitgevoerd. Deze

Registratienummer:

CWE03.033

Commissie

Werk

d.d.

2 oktober 2003

Agendapunt:

4

Aard bespreking Commissie:

Datum

30 september 2003

Steller

H.A. van Gent

Afdeling/Bureau

SPV

heeft om diverse redenen 'slechts' geresulteerd in de zgn. Benuttingsmaatregelen, die (als onderdeel van de Spoedwet 1) in 2005 – 2006 worden uitgevoerd.

De gezamenlijk overheden hebben in 2000 een pleitnota aangeboden aan de ministers van V&W en VROM over de noodzaak om te komen tot onderzoek naar de verbinding A6-A9, hetgeen heeft geresulteerd in opname als studie-object in deel 3 van de pkb Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Mede in verband met discussie over de effecten van een dergelijke tunnelverbinding is op initiatief van de provincie Noord-Holland in 2001 het samenwerkingsverband De Uitweg¹ opgericht om de impasse van deels tegenstrijdige belangen van partijen in het Uitweggebied te doorbreken. Het idee was om het rijk een door de brede regio gedragen oplossing aan te bieden.

Flevoland heeft van het begin af aan deelgenomen aan De Uitweg. Ook hier was het uitdragen van een gemeenschappelijke visie naar het rijk voor ons een belangrijke overweging. Wij berichtten u daarover.

Het werk heeft geresulteerd in het Manifest De Uitweg.

Het Flevolands kader

De Flevolandse mening over de infrastructuur, weg en openbaar vervoer (OV), voor de relatie Flevoland – Noordvleugel (Randstad) moet in de diverse gremia en overlegsituaties duidelijk en eenduidig worden kenbaar gemaakt. Dat geldt met name nu waar sprake is van de schaalessprong van Almere. Voor de goede orde: de schaalessprong van Almere is het scenario van de 5^{de} Nota Ruimtelijke Ordening RO), waarbij in de periode 2010 – 2030 in Almere 60.000 – 70.000 woningen worden gebouwd.

Wegverbindingen

Wij hebben op 26 augustus 2003 (SPV/03.030718/A) onze lange termijn-visie (2030) voor het wegenstelsel in de relatie Flevoland – Noordvleugel vastgelegd. Wij schematiseerden dit als volgt:

1. A6 – A9, Gaasperdammerweg, A10 en A27 zijn de verbindingen van/naar de Randstad;
2. A6, IJmeerweg en A27 zijn de verbindingen van/naar Flevoland;
3. A1 functioneert als verdeler tussen de verbindingen onder 1. en 2., daarnaast dient de A1 voor de ontsluiting van het Gooi e.v.

Wij leiden daar onze volgende standpunten uit af:

- De verbinding A6 – A9 en de IJmeerweg zijn beide onderdeel van de lange termijnvisie 2030 voor het wegenstelsel tussen de Randstad en Flevoland;
- Bij aanleg van een in 'eindbeeld' optimale, sober uitgevoerde A6 – A9 (bijvoorbeeld korte tunnel) blijft een substantiele capaciteitsvergroting van de Gaasperdammerweg (bovenop de CRAAG-benutting) nodig;
- De samenhang van de IJmeerweg (nodig voor Almere Pampus) en de Gaasperdammerweg als 'noordelijke route' is te benadrukken;
- Te bevorderen is dat voor 'finetuning' van de aanlegfasering van A6 – A9 en

¹ Het samenwerkingsverband van De Uitweg bestaat uit: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Provincie Utrecht, Gemeente Amsterdam, Gemeente Almere, Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), Gewest Gooi en Vechtstreek, Vereniging Natuurmonumenten, Samenwerkingsverband Milieuorganisaties, VNO-NCW West. Als adviseurs zijn de Ministeries van Verkeer & Waterstaat (V&W), Landbouw Natuur en Visserij en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, betrokken.

IJmeerweg en de fasering van de verbetering van A10, A9, A1, A6 en A27 de verkeerskundige situatie (2010 -) 2020 – 2030 (mede) voldoende in beeld wordt gebracht en/of zullen hierbij zonedig zelf het initiatief nemen.

OV-verbindingen

Onze opvatting over het op lange termijn gewenste OV-railstelsel tussen Flevoland en de Noordvleugel (Randstad) ontleen wij aan het Omgevingsplan en aan de voorgestelde besluitvorming over het Integraal Ontwikkelingsplan Almere (IOP Almere) (PS 03.0120):

1. Flevolijn;
2. IJmeerlijn;
3. Stichtselijn en railverbinding met Amersfoort.

Het standpunt van Flevoland bij De Uitweg

De tien Uitwegpartijen zijn erin geslaagd om gezamenlijk tot uitspraken te komen over de aanpak van de bereikbaarheid en de inrichting van het landelijke gebied tussen Amsterdam, Almere, 't Gooi en Abcoude.

Bij de bereikbaarheid gaat het concreet om de adequate verbinding (in welke vorm dan ook) van de A6 bij knooppunt Muiderberg en de A9 bij knooppunt Holendrecht (A2/A9).

De Uitweg heeft gekozen voor de zogenaamde Stroomlijnvariant, waarbij de Gaasperdammerweg, de A1 en de A6 verder worden uitgebouwd.

De Uitweg stelt dat uitbreiding van de Hollandse Brug op korte termijn (voor 2010) nodig is.

Het totale pakket aan maatregelen kost circa vijf miljard euro.

De Uitwegpartijen dringen er bij de ministers van VenW, VROM en LNV met klem op aan de keuze van de regio om te zetten in concrete plannen en uitvoeringsmaatregelen, inclusief de financiering.

De betrokkenheid van V&W kreeg vorm in de aanwezigheid van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland (DNH). DNH stelde ook de rekenresultaten van de zogenaamde Quick Scan Weg 2020 voor de studie beschikbaar. (In de Quick Scan werd gerekend met 30.000 woningen in Almere in de periode 2010 - 2020.) Hieruit volgt, dat de Uitwegresultaten in eerste instantie gelden voor 2020.

Aan de uitbreiding van de bestaande snelwegen stelt De Uitweg een aantal stringente voorwaarden:

1. De Gaasperdammerweg wordt verdiept en ter plaatse van de woonbebouwing zo veel als mogelijk overluid aangelegd, zodat de geluidsoverlast per saldo wordt verminderd en Amsterdam Zuidoost stedenbouwkundig meer één geheel kan worden;
2. Aanleg van een aquaduct bij Muiden, inclusief een robuuste ecologische verbindingzone tussen het IJmeer, de Vechtplassen en het Naardermeer;
3. Geen gefaseerde aanleg voordat er duidelijkheid is over de financiering van het totale tracé.

Als aan deze voorwaarden niet kan worden voldaan, geven Amsterdam, Almere, Flevoland, ROA en VNO-NCW West de voorkeur aan een tunnel die loopt van de A6

naar de A9.

Daarnaast pleit De Uitweg voor een aantal andere maatregelen om de files te bestrijden: een proef met beprijzing van het autorijden tijdens de spits, forse investeringen in het spoor, te beginnen met een verdubbeling van het aantal spitsstreinen tussen Almere en Amsterdam en het dichterbij elkaar brengen van woningen en bedrijven.

Wij hebben het Manifest De Uitweg ondertekend, ook toen bleek dat de Flevolandse voorkeur: de rechtstreekse verbinding A6 – A9 niet de voorkeur van de gecombineerde Uitwegpartijen was.

Onze keuze was gestoeld op de volgende overwegingen:

- Vanuit de politiek-strategische overweging is het belangrijk één geluid ‘richting Den Haag’ te laten horen. Dit werd bevestigd door de ‘Haagse’ vertegenwoordigers die wij in en buiten De Uitweg ontmoetten. Het is vaak gebleken, dat een verdeeld standpunt vanuit een regio tot ‘niets’ leidt.
- Het grote bereikbaarheidsprobleem van Flevoland wordt door De Uitweg erkend.
- De Uitweg bepleit verdubbeling van de Hollandse Brug voor 2010.
- De realisatie van de Uitweg-stroomlijnvariant, hetgeen inhoudt: ‘verdubbeling’ van de Gaasperdammerweg en capaciteitsvergroting van de A1, inclusief aquaduct bij Muiden.
- De aanwezigheid van de terugvaloptie: indien de ‘Uitweg-Stroomlijnvariant’ niet mogelijk blijkt, dan vormt de A6 – A9 verbinding de terugvaloptie voor de bereikbaarheid van Flevoland.
- Onze stellingname strookt met onze standpunten van 26/8 (SPV/03.030718/A).
- De toevoeging in het manifest dat er voor de periode na 2020 in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere concrete afspraken te maken over de noodzakelijke weginfrastructuur, waarbij ook een mogelijke IJmeerweg gecombineerd met de IJmeerrailverbinding aan de orde komen.

Op ons akkoord met de beprijzing van het autorijden, één van meerdere genoemde mobiliteitsbeperkende maatregelen, komen wij verderop in deze notitie terug.

Het standpunt van Flevoland bij de 3^{de} Noordvleugelconferentie

Wij hebben ingestemd met de conclusies van de 3^{de} Noordvleugelconferentie. De conclusies zijn verwoord in 7 ‘Standpuntbepalingen’. Deze Standpuntbepalingen zijn nog tijdens de conferentie, mede naar aanleiding van onze opvattingen (ROV/03.030822/A), geamendeerd. Een compleet overzicht van de vastgestelde standpunten is reeds in uw bezit.

De (belangrijkste) Standpuntbepalingen.

Standpuntbepaling 1:

Het Noordvleugeloverleg houdt vast aan de tijdens de eerste twee conferenties afgesproken uitgangspunten en voorwaarden bij de opdracht om voor de periode 2010-2030 de toevoeging van ruimtelijk programma en infrastructuur in wederzijdse samenhang op een haalbare manier te faseren en te realiseren. Die realisering is noodzakelijk om de gehele Noordvleugel als motor van de economie in de Deltametropool te laten blijven functioneren. Dat is ook een nationaal belang. De

Noordvleugelconferentie acht het economische en maatschappelijk volstrekt onverantwoord om 150.000 woningen te bouwen zónder dat er zekerheid is over de investeringen in de benodigde infrastructuur. Onderling en met het rijk worden daarom zo snel mogelijk afspraken gemaakt over de financiering, (versnelling van) procedures en realiseringstermijnen van concrete projecten.

Aan dit standpunt zijn op aangegeven onzerzijds 2 zaken toegevoegd:

1. Verduidelijking dat Almere naast de Noordvleugelopgave van 150.000 woningen ook een opvangtaak heeft ten aanzien van Utrecht en dat deze begroot wordt op 20.000 woningen tot 2030.
2. Bij de te maken afspraken met het Rijk toevoegen het bestuursakkoord IOP.

Standpuntbepaling 3:

Infrastructuurprojecten die hoge prioriteit hebben en voor 2010 moeten zijn aangelegd: Noord/Zuidlijn, de 2^e Coentunnel / Westrandweg, de Zuidtangente, de N201 en de uitbreiding van de Hollandse Brug.

Standpuntbepaling 4:

In samenhang met de nationale groeitaak van Almere tot vierde stad van Nederland is een verbinding door het IJmeer nodig, te realiseren in de periode 2010 - 2030. Een IJmeer-railverbinding zou financieel gekoppeld moeten zijn aan de Zuiderzeelijn.

“Het kabinet zal nog deze kabinetsperiode een besluit moeten nemen over de wijze waarop (financieel, versnelling procedures) in de goede bereikbaarheid van de as Haarlemmermeer – Amsterdam – Almere voor de periode tot 2030 kan worden voorzien. Als het kabinet daartoe niet bereid is, zal de Noordvleugel haar noodzakelijke taakstelling om ruimte te bieden aan economische ontwikkeling en woningbouw moeten herzien, omdat deze dan onuitvoerbaar is.”

Standpuntbepaling 6:

Het Noordvleugeloverleg zal bevorderen dat vanuit de regio zelf een substantiële financiële bijdrage wordt geleverd aan de realisering van infrastructuurprojecten. Gezien de voordelen (beperken mobiliteitsgroei, geld genereren) vraagt de Noordvleugel het rijk in de regio een of meer pilotprojecten te benoemen voor een vorm van beprijzing, op voorwaarde dat de baten worden geïnvesteerd in de infrastructuur in de regio zelf.

Standpuntbepaling 7:

De Noordvleugelpartners zetten zich in voor een substantiële groei van de werkgelegenheid in Almere. Een groot en gevarieerd aanbod van werk in Almere is voorwaardelijk voor de uitgroei van de stad. Op aangegeven onzerzijds is aan het rijtje instrumenten waarover concrete afspraken gemaakt moeten worden ten aanzien van het sturen met werkgelegenheid, toegevoegd dat hier ook concreet naar verplaatsing van bedrijven gekeken moet worden.

Gezien het brede verband van bestuurlijke partners, de nauwe samenwerking van ruimtelijke ordenings- en verkeer- en

vervoersportefeuillehouders en de overeenstemming over de grote lijnen in ruimtelijke ontwikkeling, gaan de Noordvleugelpartners ervan uit dat in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit die volgend jaar vastgesteld moeten worden, veel van de huidige voorstellen terug te vinden zijn. De partners in de Noordvleugel willen vervolgens zo snel mogelijk samen met het Rijk tot concrete uitvoering over gaan.

Wij kozen voor ondertekening van het Document 3^{de} Noordvleugelconferentie op grond van de volgende overwegingen:

- Vanuit de politiek-strategische overweging het belangrijk is één geluid 'richting Den Haag' te laten horen.
- Het grote bereikbaarheidsprobleem van Flevoland door de Noordvleugelconferentie is erkend.
- De noodzakelijke weginfrastructuur in verband met de Almeerse bouwopgave wordt benoemd.
- De realisatie van de Uitweg-stroomlijnvariant, hetgeen inhoudt: 'verdubbeling' van de Gaasperdammerweg en capaciteitsvergroting van de A1, inclusief aquaduct bij Muiden.
- De IJmeerverbinding als noodzakelijk wordt erkend en bij voorkeur wordt gekoppeld aan de aanleg van de Zuiderzeelijn. (Deze toevoeging op verzoek van Almere en Flevoland).
- De verdubbeling van de Hollandse Brug voor 2010 door de Noordvleugelpartners wordt ondersteund.
- De uitbreiding van het OV voor Almere wordt benoemd.
- De inzet van de Noordvleugelpartners op een substantiële groei van de werkgelegenheid in Almere.

Wij waren ons er wel van bewust dat het Document niet volledig recht doet aan IOP Almere bouwopgave voor de periode 2010 – 2030: 45.000 (+ de Utrechtse opgave van 20.000 woningen) in plaats van 70.000 woningen. Wij constateerden verder dat 'Uitweg- stroomlijnvariant' in het document is opgenomen.

Wij hebben ons echter het recht voorbehouden om op een later tijdstip (zeker voor de periode na 2020) om onze eigen opvattingen opnieuw aan de orde te stellen.

Over het 'beprijzen', mede in relatie met De Uitweg en de Noordvleugelconferentie

De Uitweg:

"Sturing van de vraag is nodig om de regio bereikbaar te houden. Door beprijzing tijdens de spits in te voeren kan de groei van de automobilititeit flink worden afgeremd (10%) . De Uitwegpartijen bepleiten bij het Rijk hiertoe een pilot te ontwikkelen. Om regionaal draagvlak voor zo'n maatregel te krijgen dienen de opbrengsten te worden teruggesluisd naar de regio."

"Daarnaast pleit De Uitweg voor een aantal andere maatregelen om de files te bestrijden: , forse investeringen in het spoor, te beginnen met een verdubbeling van het aantal spitsstreinen tussen Almere en Amsterdam en het dichterbij elkaar brengen van woningen en bedrijven."

Noordvleugelconferentie:

"De Noordvleugelconferentie ziet een vorm van beprijzing als onvermijdelijk om de capaciteit van de drukste wegen beter te benutten. De bestuurders willen graag spoedig met het Rijk afspraken maken voor een of meer pilot projecten, maar op uitdrukkelijke voorwaarde dat de baten geïnvesteerd zullen worden in verbetering van de bereikbaarheid in de regio zelf."

Opmerkingen:

1. Het is voor de Noordvleugel duidelijk dat er wat tegenover de beprijzing moet staan: betere bereikbaarheid.
2. Eventuele beprijzing dient voor het beperken van de automobilititeit en voor het genereren van een (klein) deel van het benodigde geld om het bereikbaarheidsprobleem van de Randstad op te lossen. De grootste financiële bijdrage voor de oplossing van het probleem wordt van het Rijk verwacht.
3. Over de vorm van de 'beprijzing' die in een overleg van het rijk met de Noordvleugel aan de orde kan komen is nog geen enkele duidelijkheid. Voorbeelden van 'beprijzing' noemen lijkt niet verstandig, want die gaan een eigen leven leiden.
4. De Noordvleugel nodigt het rijk uit om met voorstellen voor "Pilotprojecten beprijzing" te komen. Daarmee blijft het uiteindelijk een rijksbeslissing die moet worden vastgesteld door de Tweede Kamer.
5. De voorwaarde van de Noordvleugel is dat de opbrengsten weer aan de bereikbaarheid in het gebied worden besteed, voor wegen en OV en niet in de Haagse kas zullen vloeien.
6. Hierop aansluitend is onze opvatting dat alleen voor betere bereikbaarheid: meer wegcapaciteit en beter OV beprijzing aan de orde mag zijn. Bovendien zal er altijd een alternatief moeten worden geboden.

Het door Flevoland ingediende amendement (het initiatief voor beprijzing neerleggen bij het Rijk) is niet overgenomen. Als compromis is toen voorgesteld de plaatsbepaling van de beprijzingspilot open te laten en de pilot dus niet langer te koppelen aan de corridor Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere.

Bovenstaande overwegingen leidden er voor ons toe om, vooruitlopend op de onderhandelingen hierover met het rijk, akkoord te gaan met 'beprijzing'. Als onderdeel van De Uitweg en van het Document 3^{de} Noordvleugelconferentie en met inachtneming van de genoemde uitgangspunten.

Strategische Verkenning Corridor Haarlemmermeer – Almere

Het ministerie V&W (Directoraat-Generaal Personenvervoer, DGP) is gestart met de Strategische Verkenning Corridor Haarlemmermeer – Almere. Deze dient om de situatie 2020 en 2030 goed in beeld te brengen. Door DGP zullen de resultaten van de Verkenning worden gebruikt in het "Cluster Bereikbaarheid" van het IOP Almere. In de Verkenning wordt met twee sociaal-economische scenario's gewerkt:

1. 5^{de} Nota met een woningaccres 2010 – 2030 van 70.000 voor Almere;
 2. 'Instraling' met een toename van 20.000 woningen in Almere van 2010 – 2030.
- Voor beide scenario's wordt nu gerekend aan de situatie 2020, met een woningtaltoename in Almere voor 2010 - 2020 van 35.000, resp. 10.000. De

doorrekening van 2030 volgt na evaluatie van de resultaten van 2020.
In een van de infrastructuurvarianten voor 2020 van het 'Instralingscenario zit zelfs de A6-A9 verbinding, uitgevoegd als korte tunnelvariant.
Over de voortgang en de resultaten van de studie informeren wij u later.

De door het rijk (Directoraat-Generaal Personenvervoer, DGP) gestarte Strategische Verkenning Corridor Haarlemmermeer – Almere dient mede om de situatie 2030 goed in beeld te brengen. In de Verkenning wordt met een woningaccres 2010 – 2030 van 70.000 voor Almere gerekend. Verder moet nog blijken dat de Uitweg-oplossing inderdaad onder genoemde voorwaarden realiseerbaar is.

Voorstel GS:

Deze notitie in uw commissie te bespreken.

Gevraagd advies:

Advies Commissie:

Dit onderwerp wordt tijdens de commissievergadering niet behandeld en zal hedenavond tijdens de PS-vergadering worden betrokken bij de behandeling van het agendapunt IOP Almere.