

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 369

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek»* (ingezonden 14 augustus 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 3311.

Vraag 1

Kent u het bericht «Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, ik ben op de hoogte van dit krantenartikel.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat het aantal auto's op de A9 tussen Diemen en Abcoude sinds 2005 is teruggelopen van 72 000 naar 57 000 per dag? Zo nee, hoe zien de cijfers er dan uit?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe het aantal verkeersbewegingen zich tussen 2005 en 2012 ontwikkeld heeft op de andere wegen tussen Almere, Amsterdam en Schiphol, dus inclusief de A6, de A1 en de A10?

Antwoord 3

Er is een stabiele stijging van het verkeer op de A6 tussen Muiden en Almere gemeten van 82 900 verkeersbewegingen per etmaal in 2005, naar 98 600 verkeersbewegingen in 2012 (+19%). Op de A1 tussen Diemen en Muiden is het aantal licht gedaald van 174 200 in 2005 naar 163 800 in 2011 (–6 %). Op de A10-Oost is een stijging gemeten van 147 100 in 2005 naar 161 600 in 2011 (+10%).

<sup>1</sup> Trouw, 13 augustus 2012, pagina 3, «Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek

#### Vraag 4

Ziet u in de daling in het autoverkeer in de afgelopen zeven jaar een aanleiding om de verwachting dat in 2030 168 000 auto's over de A9 rijden (drie keer zoveel als nu) te herzien?

#### Antwoord 4

De verwachting dat er in 2030 168 000 auto's over de A9 (Gaasperdammerweg) rijden, is gebaseerd op berekeningen uit het vigerende verkeersmodel zoals dit gold ten tijde van het opstellen van het tracébesluit SAA (NRM 2.3). Volgens het nu vigerende model NRM 2012 rijden er in 2030 gemiddeld per etmaal 158 400 motorvoertuigen per etmaal over de Gaasperdammerweg ter hoogte van de brug over de Gaasp. Gezien deze cijfers ga ik, ondanks de huidige daling, uit van een structurele toename van de het autoverkeer dat in de toekomst (2020–2030) van de A9 Gaasperdammerweg gebruik gaat maken.

#### Vraag 5

Heeft het Centraal Plan Bureau u inderdaad geadviseerd om de voor- en nadelen van uitstel van de wegverbreding van de A9 te onderzoeken? Zo ja, wat heeft u het CPB daarop geantwoord?

#### Antwoord 5

Het CPB heeft niet geadviseerd om de voor- en nadelen van uitstel van de wegverbreding van de A9 te onderzoeken. In de second opinion van het CPB op de in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere uitgevoerde kosten-batenanalyses (KBA's) geeft het CPB aan dat de wegverbredingen in de verbinding Almere-Amsterdam (A6, A1 en A10-Oost) een hoog maatschappelijk rendement hebben. Uit diezelfde second opinion blijkt de maatschappelijke baten van de verbreding van de A9 afzonderlijk lager te zijn dan de maatschappelijke kosten. De second opinion geeft voor het totale SAA-project (A6, A1, A10-Oost en A9) een positieve KBA. Deze opmerking van het CPB is expliciet opgenomen in het Standpunt over de wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere dat op 27 oktober 2008 naar de Tweede Kamer is gestuurd<sup>2</sup>. Daarbij is tevens aangegeven dat de hoge kosten voor een belangrijk deel betrekking hebben op de inpassingsmaatregelen (m.n. landtunnels), die de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid rond de A9 verbeteren.

#### Vraag 6

Bent u ervan op de hoogte dat het aantal autokilometers in Duitsland al jaren stagneert? Zo ja, welke reden heeft u om aan te nemen dat deze tendens in Nederland anders zal zijn dan in Duitsland, dat qua structuur en economische ontwikkeling sterk op Nederland lijkt?

#### Antwoord 6

Ik heb geen analyse die kan onderbouwen in hoeverre de Duitse situatie nu wel of niet overeenkomt met de Nederlandse. Wel heb ik doormiddel van de recente Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) en de NRM goed inzicht in de verwachte vervoersbewegingen op het Nederlandse wegennet.

#### Vraag 7

Wanneer heeft u de Kamer op de hoogte gesteld van uw voornemen de tunnel bij de A9 in een meer sobere variant aan te leggen?

#### Antwoord 7

Ik doorloop hiervoor de wijzigingsprocedure voor het Tracébesluit, waarbij ik de genoemde effecten in kaart breng. Gebleken is dat een technisch andere oplossing voor de tunnel mogelijk is, waarmee kosten worden bespaard en de doorstroming gelijk blijft. Deze oplossing is in overleg met de gemeente Amsterdam tot stand gekomen en heeft een vergelijkbaar effect op de leefomgeving als de oorspronkelijke oplossing.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 22