

Vergaderjaar 2007–2008

31 089

Urgentieprogramma Randstad

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2007

Het kabinet heeft zich met het programma Randstad Urgent ten doel gesteld de economische concurrentiepositie van de Randstad op een duurzame wijze te versterken. Dit wil het kabinet onder meer doen door voortvarend te besluiten over een concreet aantal projecten. De hoofdlijnen van het programma zijn 6 september en 9 oktober 2007 in de Tweede Kamer besproken. Middels deze brief wil het kabinet de Tweede Kamer inlichten over de eerste besluiten die in het kader van Randstad Urgent zijn genomen: een integraal besluit over infrastructuur, wonen en een natuurlijke leefomgeving in de Noordvleugel op een duurzame wijze.

De ontwikkeling en ontsluiting van Almere zoals in de Nota Ruimte is aangekondigd is een belangrijk en urgent vraagstuk. Het rijk en Almere streven er naar om tussen 2010 en 2030 60 000 woningen te bouwen en daarbij duurzame ontwikkeling als leidraad te nemen. Dit besluit is verwoord in de Noordvleugelbrief die u op 25 augustus 2006 (TK, 2005–2006, 30 687, nr. 1) is toegezonden door de ministers van VROM en VenW. Dit heeft consequenties voor de vervoersstromen, met name op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere.

Om aan de verkeersproblematiek tegemoet te komen zal het kabinet investeren in de ontsluiting van Almere zowel per openbaar vervoer (OV) als per weg. De investeringen in het openbaar vervoer moeten leiden tot een grote OV-kwaliteitssprong in dit dichtbevolkte gebied met een voor Nederland vitale economische betekenis. Het kabinet is voornemens aanzienlijk te investeren in concrete maatregelen voor een volwaardig en robuust OV-systeem die op korte termijn ook tot resultaten leiden.

Dit najaar zal een besluit worden genomen over een maatregelenpakket voor verbetering van de kwaliteit van de treindienst op korte termijn (2013) op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad. Dit zijn

uitbreidingen die enerzijds nodig zijn om het groeiend aantal treinreizigers aan te kunnen en anderzijds een goede eerste stap vormen voor de verdere kwaliteitssprong van het spoor en regionaal OV op deze corridor op de langere termijn. De investering die hiervoor nodig is, wordt in samenhang met een besluit over een eventuele hogesnelheidsverbinding naar het Noorden vastgesteld.

De wegverbetering zal worden gerealiseerd door de uitbreiding en verbeterde inpassing van het bestaande wegennetwerk. Voor een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (Verbindingsalternatief) is niet gekozen, mede op verzoek van een breedgesteunde motie van de Tweede Kamer (TK, 2006–200, 30 687, nr. 4). Dit alternatief heeft te weinig maatschappelijk en politiek draagvlak en is na uitgebreid onderzoek afgefallen. Met name de effecten bij de tunnelmonden werden te ingrijpend geacht. Bovendien zou het nu alsnog meenemen van dit alternatief leiden tot minimaal een half jaar vertraging.

In de genoemde brief aan de Kamer heeft het kabinet gesteld dat de verdere keuzes van het kabinet worden gebaseerd op basis van drie gelijkwaardige criteria:

- de bijdrage aan de doelen/normen en de uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit (o.a. trajectnelheid) en de nota Ruimte;
- de maatschappelijke kosten-baten analyse;
- effecten die niet (of niet goed) in geld zijn uit te drukken, zoals effecten op natuur en milieu (positief en negatief), leefomgevingseffecten voor bewoners (zoals geluid en gezondheid), stedelijke ontwikkeling en economische structuurversterking en het internationaal vestigingsklimaat.

Uiteraard moet worden voldaan aan wet- en regelgeving (o.a. wegnemen/voorkomen van overschrijdingssituaties van lucht en geluid) en rekening worden gehouden met het draagvlak in de regio en bij maatschappelijke organisaties. Daarnaast heeft het kabinet bij zijn afweging de kamermotie Hofstra-Verdaas (TK, 30 800 A, nr. 40 motie Hofstra c.s.) betrokken waarin het kabinet onder meer wordt opgeroepen met een voorstel te komen voor een vergroting van de bestaande wegcapaciteit met een gelijkwaardige kwaliteit van verkeersafwikkeling als in het Verbindingsalternatief.

Op basis hiervan heeft het kabinet samen met de decentrale overheden in deze regio overeenstemming bereikt over de investeringen in de wegproblematiek. Rijk en regio hebben afgesproken:

- dat de capaciteit van de A6, A1 en A10-Oost zal worden uitgebreid. In het kader van de tracé/m.e.r.-procedure zal, in overleg met betrokken overheden, nog nader worden bekeken hoe de inpassing precies wordt vormgegeven, uitgaande van de in overeenkomst opgenomen uitgangspunten. Hierbij zal ook het College van Rijksadviseurs om advies worden gevraagd;
 - dat de capaciteit van de A9 zal worden uitgebreid met inachtneming van een laatste beoordeling op Anders Betalen voor Mobiliteit;
 - hoe de A9 bij uitbreiding zal worden ingepast. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd: A9: *inpassing in Amsterdam-Zuidoost (Gaasperdammerweg)* Verbreding conform de zogenaamde Kamelenvariant. Deze bestaat uit twee aparte verdiepte, gesloten tunnelbakken A9: *inpassing in Amstelveen* Verbreding met een circa 2000 meter lange, volledig verdiepte gelegen tunnel, waarbij de mogelijkheden van de aanleg van een aparte buis voor het openbaar vervoer nader worden onderzocht. De aansluiting Amstelveen verdwijnt in zijn huidige vorm en wordt vervangen door een stadsstraat, die ten westen en ten oosten van de tunnel in- en uitvoegt op de A9.
 - welke financiële bijdrage door welke partij zal worden geleverd.
- Het akkoord met de regio is bijgevoegd¹ in de vorm van een concept-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

raamovereenkomst. Deze wordt de komende weken door de partijen nog nader gedetailleerd en juridisch getoetst. Ondertekening vindt plaats op 29 oktober 2007 op de conferentie Randstad Urgent.

Het kabinet zal de capaciteitsuitbreiding en inpassing van bovengenoemde wegen meenemen in de lopende tracé/m.e.r.-procedure. Hierbij zal bij het nemen van het tracébesluit – dat in 2009 is voorzien – over het onderdeel van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp nog een laatste beoordeling plaatsvinden. Dit handelt over de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) voor dit tracé-onderdeel, er van uitgaande dat de wettelijke grondslag voor ABvM dan voorhanden is. Immers ABvM heeft gevolgen voor de verkeerscijfers. Verkeerscijfers bepalen in belangrijke mate de in het tracébesluit op te nemen maatregelen. De effecten van ABvM voor het betreffende wegvak moeten dan ook duidelijk zijn. Daarbij is informatie over o.a. het heffingsgebied maar ook de hoogte van het tarief – onderwerpen van de wettelijke regeling – bepalend.

De hierboven beschreven inpassing van de infrastructuur levert een forse bijdrage aan de verbetering van de stedelijke leefkwaliteit in deze delen van Amsterdam en Amstelveen en biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast neemt het kabinet nog meer maatregelen voor de verbetering van het woon- en leefklimaat, natuur, waterhuishouding en recreatie in het gebied Schiphol–Amsterdam–Almere. De ontwikkeling en uitvoering van dit pakket vindt plaats in samenhang met de realisatie van de wegverbinding. Zo zal bij Muiden een aquaduct worden gerealiseerd.

Het kabinet kiest aanvullend voor een pakket van investeringen van € 116 mln.

De investeringen betreffen:

- De kruising van de Natte As met de A1, ten oosten van het knooppunt Muiderberg;
- De uitvoering van een eerste fase van projecten uit de «Groene Uitweg» (€ 83 miljoen) bestaande uit: een natuurboulevard, waterberging Horstermeer, recreatieve vaarverbindingen, fietspaden en bruggen, investeringen in de Stelling van Amsterdam, Hollandse Waterlinie en het behoud van het weidelandschap.

Het kabinet onderstreept met bovenstaande besluiten de urgentie van een integrale verbetering van de Randstad.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Ruimte en Milieu
J. M. Cramer