

Vergaderjaar 2007–2008

**31 089**

## **Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 9**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 december 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 12 oktober 2007 inzake het kabinetsbesluit m.b.t. het oplossen van de verkeersproblematiek op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere (Kamerstuk 31 089, nr. 6).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 december 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Roland Kortenhorst

De waarnemend griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), R. Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

*Welke minister draagt de verantwoordelijkheid voor welk deel van het project?*

Rijk en regio werken via de bestuurlijke duo's gezamenlijk naar de besluiten over de 35 projecten toe. In de eerder verzonden projectafspraken staat welke minister voor welk deel van het project verantwoordelijk is. Via de ondertekening van bestuurlijke projectafspraken, hebben zij vastgelegd wanneer welk besluit wordt genomen, welke instrumenten worden ingezet, hoe de onderlinge verantwoordelijkheidsverdeling is geregeld en hoe de afstemming met andere projecten plaatsvindt. Belangrijk element in de projectafspraken is dat de rijksbestuurder en regiobestuurder zich beiden gecommitteerd hebben om de respectievelijke achterbannen, rijk en regio, op één lijn krijgen voor een besluit. Het is dan ook hun taak om bij de gemeenteraden, Provinciale Staten, departementen of Staten-Generaal duidelijk te maken dat juist hun project bijdraagt aan een sterke en duurzame Randstad en voorrang moet krijgen boven andere belangen. De bestuurlijke duo's rapporteren twee maal per jaar aan de programmaminister (via de halfjaar-rapportages). Indien de voortgang van de projecten daartoe aanleiding geeft kan worden besloten tot overleg tussen programmaminister en het duo dan wel tot agendering in een Bestuurlijk Overleg Randstad Urgent.

2

*Kunt u per betrokken contractpartner aangeven wat de netto financiële bijdrage is, aangezien er voor een aantal partners ook financiële voordelen tegenover de gekozen oplossing staan?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

3

*Kunt u voor de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp en Almere aangeven hoeveel geld deze per gemeente netto investeren (netto is in dit kader geïnvesteerd bedrag minus de te verwachten grondopbrengst als gevolg van de ruimtelijke inpassing) Wat is de hoeveelheid rijksgeld en geld van andere overheden dat vervolgens geïnvesteerd wordt in de betrokken gemeenten?*

Bijdragen per gemeente:

Gemeente Amstelveen draagt € 100 miljoen bij en verwacht dat op termijn terug te verdienen uit de exploitatie van de door de aanleg van een tunnel beschikbaar komende ruimte. Netto investering op termijn € 0, waarbij de opbrengstrisico's door de gemeente worden gedragen.

Gemeente Amsterdam draagt € 70 miljoen bij, waaronder € 45 miljoen in natura in de vorm van aan het rijk over te dragen grond. Verwachte opbrengst is vooral immaterieel in de vorm van een aantrekkelijker leefklimaat in Amsterdam Zuidoost. Bovendien geeft een eerste berekening aan dat mogelijk € 25 miljoen opbrengst valt te verwachten uit herontwikkeling van de strook langs de Gaasperdammerweg.

Gemeente Almere draagt € 21 miljoen bij voor de realisatie van hoofd- en parallelbanen door de stad. De «opbrengst» is een gunstiger afwikkeling van het stedelijk verkeer en een randvoorwaardelijke investering ten behoeve van mogelijke ontwikkelingen in de toekomst in de A6-zone. De opbrengst is dus sterk afhankelijk van het in ontwikkeling zijnde stedelijk programma voor de A6-zone en is nu nog onbekend.

Stadsregio Amsterdam – waar resterende gemeenten ook onderdeel van uitmaken – draagt € 20 miljoen bij ten behoeve van investeringen in OV-stroken.

De andere genoemde gemeenten hebben vooralsnog niet afzonderlijk toezeggingen gedaan om extra inpassingsmaatregelen te willen financieren.

De bijdrages van de diverse gemeentes zijn vaste bijdrages. Voor zover de gemeentes deze bijdrages dekken uit grondopbrengsten, geldt dat het opbrengstrisico bij de gemeentes ligt.

4

*Hoe gaat u ervoor zorgen dat de leefbaarheid rond alle betrokken tracé-onderdelen, dus ook in Ouderkerk (A9), Duivendrecht, Diemen en Oost-Watergraafsmeer (A10-Oost) gestalte krijgt? Bent u in dat verband bereid tot financiering van bovenwettelijke maatregelen rond alle te verbreden tracé-onderdelen, zoals u dat ook doet voor Amstelveen en Amsterdam Zuidoost?*

Het is gebruikelijk dat het Rijk de verantwoordelijkheid draagt voor wettelijke en beleidsmatige eisen voor aanleg van rijksinfrastructuur. Wat betreft de wettelijke maatregelen worden op dit moment ten behoeve van de milieueffectrapportage de milieueffecten berekend. Op basis daarvan wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Deze maatregelen zullen door het Rijk worden gefinancierd. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dat in de meeste gevallen al een verbetering. Andere wensen dan de wettelijke en beleidsmatige wensen die het Rijk hanteert komen, indien deze niet binnen het beschikbare budget (€ 3 362 mln.) gefinancierd kunnen worden, voor rekening van de partij die erom verzoekt.

Op grond van de MER eerste fase is gebleken dat inpassing bij Amstelveen noodzakelijk is vanwege overschrijding van wettelijke normen. Bovendien hebben de gemeenten Amstelveen en Amsterdam Zuidoost zelf meegedacht over inpassing, waarbij zij bovendien een eigen financiële bijdrage beschikbaar hebben gesteld. Ook het advies van de Rijksbouwmeester is positief over de inpassing op beide plaatsen. Extra inpassing van de A10 ligt minder voor de hand omdat door de marginale uitbreiding en hierbij geplande inpassing naar verwachting de geluidsoverlast zal afnemen.

Zie ook het antwoord op vraag 24

5

*Welke garanties hebben de omwonenden van de A10-Oost (Diemen, Duivendrecht, stadsdeel Amsterdam Oost-Watergraafsmeer) en van de A9 bij Ouderkerk, dat hun gezondheid en leefmilieu op een kwalitatief gelijkwaardige manier wordt beschermd als die van de inwoners van Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen?*

Zie ook het antwoord op vraag 4. Op dit moment worden de milieueffecten berekend. Op basis daarvan zal bepaald worden welke maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Deze maatregelen zullen door het Rijk worden bekostigd.

6

*Wanneer zijn voor de stroomlijnvariant de milieueffecten van de A10-Oost en de A1 tussen knooppunt Diemen en Watergraafsmeer in beeld gebracht?*

In de eerste fase van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, die in 2006 is uitgevoerd zijn de milieueffecten van de voorgenomen weguitbreidingen op hoofdlijnen in beeld gebracht met het doel een vergelijking en afweging tussen de voorliggende alternatieven mogelijk te maken. Op dit moment worden de milieueffecten ten behoeve van de milieueffect rapportage op een gedetailleerder niveau berekend. De resul-

taten daarvan komen in maart beschikbaar. De trajectnota/MER gaat voorjaar 2008 in de inspraak.

7

*Bent u zich er van bewust dat de A1 en de A10-Oost gaan worden verbreed zonder dat er zicht is op een goede ruimtelijke inpassing? Waarom wordt de raamovereenkomst gesloten vóórdat de uitkomsten van de Milieu Effect Rapportage en de daaruit voortvloeiende kosten en mogelijkheden voor wettelijk verplichte maatregelen, alsmede voor maatregelen op het gebied van een bovenwettelijke inpassing, bekend zijn?*

In de kostenraming is rekening gehouden met een post voor wettelijk verplichte maatregelen voor ruimtelijke en milieukundige inpassing. Het is niet exact aan te kunnen geven om hoeveel het gaat (de milieueffect studie is immers nog gaande). Ook ter plaatse van de A1 en de A10-Oost zijn zeker maatregelen voorzien, waardoor de overlast ten opzichte van de huidige situatie zal worden beperkt. In de raamovereenkomst is bepaald dat bovenwettelijke maatregelen, voor zover deze de beschikbare middelen te boven gaan, voor rekening worden gebracht van de vragende partij. De overeenkomst wordt in dat geval opgerecht en mede ondertekend door de vragende partij.

8

*Bent u bereid om de door u ingestelde commissie Elverding, of een andere commissie, te laten kijken naar het tot nu toe doorlopen besluitvormingsproces om te voorkomen dat er achteraf geconstateerd wordt dat er misschien fouten in dit proces zijn gemaakt? Zo neen, waarom niet?*

De opdracht van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuurele Projecten is te bekijken waar de oorzaken van de vertraging van besluitvorming over en realisatie van infrastructurele projecten liggen en waar versneld kan worden, op een maatschappelijk zorgvuldige manier. Daarbij is onder meer aan de Commissie gevraagd aan te geven in hoeverre de aangedragen oplossingen soelaas (hadden) kunnen bieden bij drie voorbeeldprojecten. Het is aan de Commissie te bezien welke voorbeeldprojecten daartoe het meest geëigend zijn. Wel heb ik onder meer de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere onder de aandacht van de Commissie gebracht.

9

*Welke concrete afspraak is er gemaakt over de Horstermeer?*

Geen, de polder Horstermeer valt buiten het plangebied van de wegbuitbreiding. De Horstermeer is wel onderdeel van het regionale project De Groene Uitweg onder leiding van de provincie Noord-Holland. De gebiedscommissie Horstermeer zal in 2008 besluiten over de gewenste ontwikkelingsrichting voor de Horstermeer.

10

*Klopt de suggestie dat het verschil tussen de reservering in het MIT en de nu benoemde gelden aangewend zou kunnen worden voor investeringen in leefbaarheid?*

In het FES is € 4,5 miljard gereserveerd voor de verbetering van de bereikbaarheid over de weg in de Noordvleugel van de Randstad en is onderdeel van de financiering van de Nota Mobiliteit. Dit bedrag komt in eerste instantie ten goede aan de uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (waaronder de Zuidas). Daarbij wordt voor een bedrag van € 116 miljoen gebruikt voor de bekostiging van flank-

erende maatregelen voor natuur en waterprojecten. Aanwending van nog niet bestemde middelen binnen deze FES reservering is nu niet aan de orde.

11

*Kunt u aangeven wat de rationele overwegingen zijn geweest om in Amsterdam Zuidoost wel te kiezen voor overkluizing en dat voor de Bloemendalerpolder niet te doen?*

In Amsterdam Zuidoost gaat de weg, in tegenstelling tot de Bloemendalerpolder, door dicht bebouwd gebied. Daardoor zijn als gevolg van wegbreiding hoe dan ook geluidwerende voorzieningen noodzakelijk. Mede door de financiële bijdrage van de gemeente Amsterdam wordt de oplossing met tunnel, die voor het functioneren van de stad toegevoegde waarde levert, mogelijk.

Bij de A1 Bloemendalerpolder is nog niet gebouwd. De verlengde verdieping van de A1 kan worden gerealiseerd wanneer de kosten hiervoor worden gefinancierd door de woningbouwontwikkeling ter plaatse. Deze handelwijze is conform het vigerend beleid uit de Nota Ruimte.

12

*Wat zijn de gevolgen van de uitbreiding van de A1 voor de ontwikkeling en ontsluiting van de Bloemendalerpolder ten noorden van Weesp?*

Het plan voor de woningbouwlocatie Bloemendalerpolder met 4500 woningen gaat uit van de aanwezigheid van een verlegde A1 en een aansluiting op de A1 juist ten westen van Muiden. Juist door de verlegging van de A1 en de aanleg van het Aquaduct onder de Vecht bij Muiden wordt een deel van de barrièrewerking en de hinder van de huidige A1 weggenomen, waardoor de uitbreiding van de A1 hier zelfs positief bijdraagt. Met adequate geluidvoorzieningen is de geplande woningbouw mogelijk.

13

*Wat is de relatie tussen de voorgenomen verbreding van de A9 en de omlegging van knooppunt Badhoevedorp?*

Het betreft hier twee op elkaar aansluitende projecten binnen hetzelfde deel van het netwerk. De plannen worden optimaal op elkaar afgestemd. Het betreft overigens de omlegging van de A9 in Badhoevedorp waarbij het knooppunt wordt aangepast.

14

*Kunt u een specificatie geven van de geraamde kosten per projectonderdeel (zoals de kosten van de by-pass langs knooppunt Diemen)?*

De kostenraming is nog in bewerking. Een gespecificeerde raming op projectonderdelen zal in de trajectnota/MER worden opgenomen.

15

*Waarvoor is de 286 miljoen euro, gereserveerd voor de Zuidas, precies bestemd? Hoe is de hoogte van dit bedrag bepaald?*

De gereserveerde 286 miljoen is bestemd voor de verbreding van de A10-Zuid tussen de knopen Amstel en Nieuwe Meer. Een deel van de uitbreiding van de A10-Zuid wordt uitgevoerd door de op te richten Zuidas-onderneming, als onderdeel van het project Zuidas. Verkeer en Waterstaat geeft hiervoor een bijdrage aan de op te richten Zuidas-onderneming, inclusief een risico-afkoop.

De flanken van de A10-Zuid zullen door Rijkswaterstaat uitgebreid worden. De hoogte van het gereserveerde bedrag is gebaseerd op een kostenraming van uitbreiding van de A10-Zuid.

16

*Ligt na goedkeuring van deze overeenkomst het tracé van de verbrede A9 vast? Zou daarna een aanpassing van bijvoorbeeld knooppunt Holendrecht nog kunnen worden overwogen?*

Het tracé van de verbrede A9 ligt op hoofdlijnen vast. Wel is er nog ruimte voor optimalisatie.

17

*Wat is de invloed van uitvoering van dit project op de vervoerskeuze (met name de modal split) van forenzen uit Almere naar Amsterdam en Schiphol?*

Uit de verkeerskundige analyse van 2005 blijkt dat de wegbuitbreidingen leiden tot een kleine teruggang van het gebruik van het OV op de relaties vanuit Almere naar Amsterdam en Schiphol van 1 à 3%. De bereidheid van vervoerswijze te wisselen blijkt niet groot te zijn. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de voorgenomen investering in OV op dit traject.

18

*Wat is de invloed van uitvoering van dit project op de afwikkeling van verkeer op de route Amsterdam – Amersfoort v.v. en dientengevolge op de Planstudie A1 Amsterdam – Amersfoort?*

Voor het traject van Amsterdam tot knooppunt Muiderberg (onderdeel van de planstudie SAA) is er sprake van een verbetering van de doorstroming. Voor het overige deel van Muiderberg tot Hoevelaken wordt dit nu onderzocht in het kader van de pakketstudie A1-A27-A28. Naar verwachting is de invloed van het project Schiphol–Amsterdam–Almere, mede door de sterke relatie Almere–Amsterdam, beperkt.

19

*Op welke gronden is gekozen voor de rijstrookfiguraties zoals genoemd in de raamovereenkomst? Waarom is niet voor meer tracédelen gekozen voor een parallelstructuur?*

De keuze voor de rijstrookconfiguratie is met name gebaseerd op een verkeerskundige analyse van de verkeerssituatie en verkeerskundige prognoses. Met name op wegvakken waar veel lokaal verkeer maakt van de autosnelweg (Almere en delen van Amsterdam Zuidoost en waarbij sprake is van veel aansluitingen en dus weefbewegingen) is het voor de doorstroming gunstig het doorgaande en het lokale verkeer van elkaar gescheiden te houden door de aanleg van een hoofd- en parallelbanensysteem.

Op andere wegvakken, met een lager aandeel lokaal verkeer op de autosnelweg zoals op de A1 en A9 Amstelveen, is dat voordeel niet evident.

20

*Wordt in het kader van dit project ook aandacht besteed aan het beter benutten van weginfrastructuur door het spreiden van verkeer over de dag en door het stimuleren van de tegenovergestelde pendel via bevordering van werkgelegenheid in Almere?*

In de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere wordt er vanuit gegaan dat de wisselstrook ook in de periode buiten de spits geopend is. Dit leidt ertoe dat een deel van het verkeer er voor kiest om buiten de spits te gaan

reizen, waardoor het verkeer beter over de dag gespreid wordt. Overigens zal de kilometerprijs met daarin de differentiatie naar tijd en plaats tot een betere spreiding over de dag leiden.

In de studie is het aantal arbeidsplaatsen uitgangspunt. Op basis hiervan worden verkeers-berekeningen gemaakt. Het aantal arbeidsplaatsen is in de referentie en de uitbreidingsvarianten gelijk aan elkaar, waarbij de verwachting is dat ten gevolge van inspanningen van gemeente Almere, provincie Flevoland en Rijk, het aantal arbeidsplaatsen in Almere procentueel sneller groeit dan het aantal inwoners. Mede daardoor neemt de stroom tegenpendel door de uitbreiding van de A1 en A6 in de tegenspitsrichting in de uitbreidingsvarianten fors toe, echter niet in die mate dat de spits en tegenspits van gelijke orde van grootte zijn. Hiermee is rekening gehouden bij de uitwerking van de wegutbreidingen.

21

*Wat is de invloed van uitvoering van dit project op de afwikkeling van verkeer op de A10-Noord en dientengevolge op de Planstudie A10-Noord?*

De verkeerskundige analyse wijst uit dat de invloed op de verkeersafwikkeling op de A10-Noord gering is. De verkeersrelaties tussen Almere en het Gooi en verder met Noord-Holland boven het IJ worden niet sterk beïnvloed. Binnen de Verkenning A10-Noord zal hier aandacht aan besteed worden.

22

*Welke plannen heeft u om de overlast tijdens en na uitvoering van het project voor zowel omwonenden als weggebruikers tot een minimum te beperken?*

Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Door in samenspraak met regionale overheden de werkzaamheden goed te faseren kan en zal overlast wel zo veel mogelijk beperkt worden. Ook zullen tijdens de aanleg alternatieve vervoermogelijkheden worden ingezet. Rijkswaterstaat heeft daar inmiddels goede ervaringen mee opgedaan.

Overlast na uitvoering, in de gebruiksfase, zal worden beperkt door aanleg van, overigens wettelijk verplichte, mitigerende en compenserende maatregelen.

23

*Welke inpassingsmaatregelen worden bij de gekozen stroomlijnvariant genomen op de A10-Oost en de A1 tussen knooppunt Diemen en Watergraafsmeer? Is een glazen overkapping voor een duurzame oplossing van de fijnstofproblematiek en de geluidsoverlast in combinatie met toepassing van zonnecollectoren en gebruik van warmte voor woningen een optie die wordt onderzocht?*

Op dit moment worden de milieueffecten berekend. Op basis van de wettelijke eisen en beleidsmatige wensen zal tevens bepaald worden welke inpassingsmaatregelen nodig zijn. De regio heeft het initiatief opgepakt om de effecten van een lichte overkapping te onderzoeken. Verkeer en Waterstaat werkt mee aan dat onderzoek. Ook de mogelijkheden van energiewinning in combinatie met een dergelijke overkapping worden onderzocht. Zie ook het antwoord op vraag 24.

24

*Welke plannen heeft u met betrekking tot een voor de omgeving acceptabele inpassing van de A1 en de A10-Oost bij Diemen, Duivendrecht en Amsterdam-Watergraafsmeer? Welke meerkosten zijn hiermee gemoeid? Hoe wordt gegarandeerd dat de luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen blijft?*

Op dit moment worden de milieueffecten berekend. Op basis daarvan zal bepaald worden welke maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Deze wettelijke maatregelen worden door het Rijk gefinancierd.

25

*Is het waar dat overkapping van het tracé van A1-A10 tussen de knooppunten Diemen en Amstel op technische gronden niet tot de mogelijkheden behoort? Of heeft u de keuze gemaakt om de ruimte in het investeringsbudget met voorrang te besteden aan een overkapping in Amsterdam Zuidoost, respectievelijk een tunnel in Amstelveen? Zo ja, welke argumenten waren daarbij doorslaggevend?*

Binnen het huidige ontwerp van de A1 en de A10-oost is een overkapping vanwege de tunnelwet niet zonder meer inpasbaar, omdat deze wet aansluitingen in een gesloten weggedeelte niet toestaat vanwege de dynamiek die dit oplevert in de verkeerstromen en het daarmee gepaard gaande verhoogde risico op ongevallen. Om die redenen is de overkapping als «te onderzoeken optie» binnen het MMA geschrapt. In het kader van het onderzoek dat de regio nu heeft opgestart wordt de vraag beantwoord of, en zo ja hoe, het ontwerp dient te worden aangepast om een lichte overkapping mogelijk maken.

26

*Is het waar dat de spoedige uitbreiding van tracé A1-A10 met spitsstroken moet worden uitgesteld, omdat tot op heden de effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit op het onderliggende wegennet in Amsterdam en aangrenzende gemeenten onvoldoende is onderzocht? Zijn er indicaties dat deze uitbreiding leidt tot overschrijding van normen op nu al te zwaar belaste wegen?*

Op de A10-oost zijn geen spitsstroken voorzien. Het luchtonderzoek voor de spitsstroken op de A1 wordt aangepast naar aanleiding van de Raad van State uitspraak A4 Burgerveen–Leiden.

27

*Wat is de relatie van dit project met het OV? Wordt er tegelijkertijd ook geld vrijgemaakt voor een OV-verbinding naar Almere? Bent u van mening dat de aanleg van de wegverbinding niet acceptabel is zonder verbetering van de OV-verbinding?*

Voor de bereikbaarheid van Almere worden twee planstudies uitgevoerd in het kader van het MIRT. De Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere naar de weg en de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL)

Een goede ontsluiting van Almere vraagt om uitbreiding van de weginfrastructuur. Dit blijkt ook uit de MIT-verkenning die hiervoor is uitgevoerd en naar de Tweede Kamer is gestuurd. Ook de decentrale overheden en de maatschappelijke organisaties hebben de noodzaak van een uitbreiding van de weginfrastructuur onderschreven. Het kabinet wil dit realiseren door de capaciteit van de bestaande wegen te vergroten. De realisatie is gepland in de periode 2011–2017.

Het kabinet wil tevens aanzienlijk investeren in concrete maatregelen voor een volwaardig en robuust OV-systeem. De maatregelen voor het OV moeten niet alleen op de middellange en lange termijn, maar zeker ook op de korte termijn tot noodzakelijke verbeteringen leiden. De planstudie OV SAAL onderzoekt welke oplossingen nodig zijn voor de verbetering van het OV in de SAAL-corridor.

Het kabinet heeft een bedrag van € 1,35 miljard vrijgemaakt voor de verbetering van het OV op de SAAL-corridor, zoals ook staat vermeld in de

brief die op 16 november jl. over de Zuiderzeelijn aan de Tweede Kamer is gestuurd (VenW/DGP/2007–9189).

Ik ben van mening dat het nodig is om zowel in de weg als in het OV te investeren. De knelpunten op de weg kunnen niet met het OV worden opgelost, en andersom.

28

*Wanneer zijn de resultaten van de SAAL-studie (OV-verbinding) te verwachten en hoe verhouden die zich met deze raamovereenkomst?*

Het kabinet heeft onlangs besloten om voor de Planstudie OV SAAL een bedrag te reserveren van € 1,35 miljard.

De resultaten van de eerste onderzoeksfase van Planstudie OV SAAL zullen in februari 2008 beschikbaar zijn. Dan wordt het maatregelenpakket voor de verbetering van de treindienst nader ingevuld. Omdat recentelijk besluiten zijn genomen die van invloed kunnen zijn op de openbaar vervoerontwikkeling in de SAAL-corridor, zoals de besluiten voor Anders Betalen voor Mobiliteit en de Zuiderzeelijn, hebben de regionale bestuurders mij verzocht het maatregelenpakket niet nu maar in februari 2008 in te vullen. Dit biedt de kans om deze recente ontwikkelingen daarbij een rol te laten spelen.

Planstudie OV SAAL is één van de projecten uit het programma Randstad Urgent, waarin Rijk en regio als partners optrekken. De hoge ambities die er liggen voor de Noordvleugel vragen om een goede samenwerking met en steun van de regio. Daarom ga ik in op het verzoek van de regio. De weggapaciteitsuitbreiding zoals voorgesteld in de raamovereenkomst, blijft ondanks de voorziene investeringen in het OV op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere noodzakelijk. Zie ook het antwoord op vraag 27 en 29.

29

*Is te verwachten dat verbetering van het openbaar vervoer tussen Amsterdam (in het bijzonder Zuidas, Centrum en Watergraafsmeer) en Almere, zoals wordt onderzocht in OV-SAAL, ook een groter effect zal hebben op het wegvak A1/A10 dan op de wegvakken van de A9?*

Uit een vergelijking van het studiemateriaal van beide modaliteiten ten behoeve van het Structuurdocument Noordvleugel (april 2006) blijkt dat investeren in het openbaar vervoer per saldo een reductie oplevert van het autoverkeer van 1 à 2%. Er stappen weliswaar meer reizigers over van de auto naar het OV, maar de vrijgekomen capaciteit op de weg wordt weer gevuld met automobilisten die hun verplaatsing voorheen niet of met een andere vervoerwijze maakten. Verbeteringen in het openbaar vervoer hebben dus een beperkt effect op de hoeveelheid autoverkeer. De verwachting is dat de invloed van het verbeteren van het OV op de genoemde relatie tot slechts een beperkte verandering van vervoerswijze zal leiden.

30

*Waarom wordt bij de beoordeling van de wegvakken van de A9 tussen Diemen en Badhoevedorp niet ook het effect meegenomen van de voor- genomen verbetering van het OV tussen Schiphol en Lelystad?*

In studies ten behoeve van een Trajectnota/MER worden infrastructuur uitbreidingen (zowel Weg als OV) meegenomen die al in uitvoering zijn of waarover positieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Voor het OV zijn dat in deze studie de volgende verbeteringen:

- Regionet (pakket capaciteit verhogende maatregelen op het spoor)
- Herstelplan spoor/betrouwbaar benutten (verhoging frequentie, betrouwbaarheid en capaciteit van de treinen)

- Hanzelijn
- IJtram
- Zuid WTC 4-sporig
- Noord-zuidlijn

Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat extra investeringen slechts zeer beperkt van invloed zijn op verminderen weggebruik.

31

*Is de uitbreiding van het tracé A1-A10 met meerdere rijstroken per richting, zoals voorgenomen in de planstudie SAA mogelijk zonder in conflict te komen met de normen voor luchtkwaliteit? Zo ja, welke maatregelen zijn dan nodig om normoverschrijding te voorkomen? Zijn de betreffende gemeenten akkoord met het nemen van dergelijke maatregelen? Bent u voornemens hierover een overeenkomst te sluiten met deze gemeenten?*

Op dit moment worden de milieueffecten berekend. Op basis daarvan zal bepaald worden welke maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Deze maatregelen zullen door het Rijk worden gefinancierd en worden besproken met de desbetreffende gemeenten.

32

*Is het waar dat in de MER voor de planstudie SAA het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) geen betrekking heeft op extra openbaar vervoer, naar wegvak gedifferentieerde kilometerbeprijzing en andere maatregelen die de omvang van de vervoersstromen kunnen beperken? Is het ook waar dat het aantal rijstroken van de diverse wegvakken in het MMA gelijk is aan het aantal in het voorkeursalternatief en andere varianten? Zo ja, waarop is deze keuze voor het MMA gebaseerd en bent u bereid alsnog een MMA uit te laten werken met minder autoverkeer en minder rijstroken?*

Binnen de context van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt een MMA geformuleerd dat betrekking heeft op het zo goed mogelijk inpassen van de voorziene wegutbreidingen door middel van «technische» voorzieningen. De effecten van beprijzing worden eveneens in beeld gebracht. Eerder is vastgesteld dat extra OV de hoeveelheid wegverkeer slechts marginaal beïnvloedt. Ik acht het uitwerken van een MMA met minder autoverkeer en minder rijstroken dan ook niet realistisch.

33

*Waarom is er in de planstudie SAA niet een variant opgenomen, waarin geheel of gedeeltelijk wordt afgezien van verbreding van de A1 en de A10 tussen Diemen en Amstel?*

In de planstudie wordt een Nulalternatief onderzocht. In dat Nulalternatief wordt onderzocht wat de effecten zijn in 2020 indien de wegen in het plangebied waaronder de A1 en de A10-oost niet worden verbreed. Bij uitbreiding van de A6 en A9 is voor een goede verkeersafwikkeling in het netwerk ook uitbreiding van de A1 en A10 noodzakelijk.

34

*Bent u bereid te laten onderzoeken met welk pakket van maatregelen kan worden afgezien van verbreding van A1 en A10 tussen Diemen en Amstel, waarbij zou kunnen worden gedacht aan een combinatie van verbetering van openbaar vervoer, trajectgebonden kilometer-beprijzing en afspraken over vervoermanagement met grote werkgevers in Amsterdam?*

Uit de verkenning Haarlemmermeer Almere (2004) is naar voren gekomen dat zelfs bij sterke verbetering van het OV in de corridor en mobiliteitssturende maatregelen niet kan worden afgezien van verbreding. Om die

reden is er indertijd door het kabinet besloten zowel een wegstudie als een OV-studie in deze corridor op te starten. In de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere wordt rekening gehouden met de effecten van beprijzing. Voor de korte termijn wordt rekening gehouden met verbeterd verkeersmanagement via de verkeerscentrales, maar ook met een beperkt effect van vervoermanagement.

35

*Is er met het sluiten van deze raamovereenkomst definitief een einde gekomen aan de A6-A9-verbinding en aan de autobrug tussen Almere en Amsterdam? Zo nee, waarom niet?*

De A6-A9 verbinding is als alternatief voor de Planstudie SAA afgefallen. In het standpunt van de minister en het daaropvolgende (O)TB zal dit formeel worden bekrachtigd. Een autobrug tussen Almere en Amsterdam zou deel kunnen uitmaken van een IJmeerverbinding. Zie ook het antwoord op vraag 36.

36

*Wat is de invloed van deze overeenkomst op de eventuele aanleg van een IJmeerverbinding?*

Deze overeenkomst is niet van invloed op de besluitvorming over de IJmeerverbinding. Dit project wordt getrokken door de regio en kent een eigen besluitvormingstraject. De invloed van een eventuele IJmeerverbinding op het wegverkeer in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere wordt in de studie overigens als mogelijke ontwikkeling wel in beeld gebracht.

37

*In het MIRT staat € 4,5 mld. gereserveerd voor wegnelpunten binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere. De totale kosten t.g.v. de raamovereenkomst bedragen €3,36 mld. Wat gaat er gebeuren met de rest van het geld? Blijft dit beschikbaar voor weginfrastructuur? Zo ja, voor welke projecten? Zo nee, waarom niet?*

In het FES is € 4,5 miljard gereserveerd voor de verbetering van de bereikbaarheid over de weg in de Noordvleugel van de Randstad, als onderdeel van de financiering van de Nota Mobiliteit. Dit bedrag komt in eerste instantie ten goede aan de uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (inclusief Zuidas). Aanwending van nog niet bestemde middelen binnen deze FES reservering is nu niet aan de orde.

38

*Op welke wijze wordt er aandacht besteed aan publiek-private samenwerking (PPS) binnen deze raamovereenkomst?*

Bij de voorbereiding van de realisatie van de wegwitbreidingen zal zeker worden gezocht naar mogelijkheden voor het betrekken van marktpartijen in de vorm van PPS of anderszins. Hierbij wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van een instrument als de PPC (public private comparator) aan de hand waarvan bekeken wordt op welke wijze de markt goed betrokken kan worden. Ook wordt waar mogelijk met aanliggende gemeenten gezocht naar kansen voor gebiedsontwikkeling gekoppeld aan de wegwitbreiding.

39

*Wat is de relatie tussen het voorgestelde infrastructuurproject en woningbouwprojecten langs het tracé en in de regio? Levert het project kansen op voor nieuwe ontwikkelingen? Zo ja, waar? Vormt het ook een bedreiging voor bouwprojecten? Zo ja, waar?*

De keuze voor uitbreiding van de infrastructuur in dit gebied hangt sterk samen met de integrale visie die rijk en de decentrale overheden hebben op de integrale ontwikkeling van dit gebied. De groei van Almere is (naast huidige verkeersproblemen) een belangrijke reden om de OV- en wegbeikbaarheid te verbeteren.

In de studie wordt rekening gehouden met reeds bekende nieuwe woningbouwprojecten. Andersom wordt bij nieuwe woningbouwprojecten reeds nu rekening gehouden met de wegbreidingen in de nabije toekomst. Wegbreiding wordt veelal gezien als gunstig voor de bereikbaarheid van nieuwe locaties. Bij nieuwe woningbouwlocaties in de onmiddellijke nabijheid van de wegbreidingen zijn in dit stadium mitigerende maatregelen nog goed in te passen. Zoals eerder geschetste casus Bloemendalerpolder.

Met de beoogde inpassing van de infrastructuur zien Amstelveen en Amsterdam Zuidoost mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder woningbouwprojecten. De opbrengsten van deze ontwikkelingsmogelijkheden worden aangewend om de inpassing van de infrastructuur te bekostigen.

40

*Hoe verhoudt de raamovereenkomst over de stroomlijnvariant zich met het onderzoek van de provincie Noord-Holland naar een verdiepte aanleg van de A1 in combinatie met de bouw van 1000 extra woningen?*

De plannen voor de A1 sluiten 1000 extra woningen in de Bloemendalerpolder niet uit. Mogelijk zijn wel aanvullende geluidvoorzieningen noodzakelijk, die dan ten laste dienen te komen van de exploitatie van de woningbouwlocatie.

41

*Wat zijn de gevolgen van het besluit voor de stroomlijnvariant voor de opgelegde rijkstaak tot het bouwen van 4500 woningen bij Weesp?*

Zie ook antwoord op vragen 12 en 40. De Rijkstaak in dit besluit beperkt zich tot de wettelijke verplichte inpassing, rekening houdend met de geplande woningbouwlocatie.

42

*In de overeenkomst met de zes regionale overheden wordt in artikel 3 gesproken over een «aquaduct van Vechtoever tot Vechtoever». Wordt het aquaduct daardoor zo smal uitgevoerd dat een secundaire ecologische verbindingzone in de Natte as langs de oever van de Vecht niet tot de mogelijkheden behoort? Zo ja, waarom wordt niet gekozen voor een breder aquaduct?*

In de raamovereenkomst is een bedrag van € 33 miljoen gereserveerd voor de kruising van de zogenaamde «Natte As» met de A1. Dit betreft zowel de hoofdtak van de «Natte As», die de A1 kruist tussen knooppunt Muiderberg en Naarden, als de «Waterlandse tak», die ter plaatse van het aquaduct de A1 kruist. Op dit moment is nog niet duidelijk of de ecologische verbindingzone, en dan met name de Waterlandse tak, uiteindelijk gerealiseerd zal kunnen worden. De financiering van de aansluitende groene/blauwe infrastructuur is op dit moment te onzeker. Om die reden is deze verbinding nu niet in de raamovereenkomst opgenomen. In de Trajectnota/MER wordt wel, in het kader van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief, een verbreed aquaduct dat ruimte biedt aan de bedoelde ecologische verbinding uitgewerkt en beoordeeld.

43

*Bent u bereid om een financiële bijdrage te leveren aan een verlengd Aqua-ecoduct?*

Reeds in het kader van de Noordvleugelbrief heeft het kabinet op 25 augustus 2006 besloten tot de aanleg van een aquaduct in de A1 onder de Vecht bij Muiden. Het gaat daarbij om een aquaduct van oever tot oever. Indien partijen een verdergaande inpassing noodzakelijke achten in de vorm van een verlengd aqua-ecoduct komen de meerkosten hiervan voor rekening van de desbetreffende partijen.

44

*Wat staat in de raamovereenkomst vastgelegd ten aanzien van het aquaduct van de A1 bij Muiden? Hoeveel geld is hiervoor gereserveerd en welke ontwerpvarianten vallen er binnen dat budget? Hoe gaat u te werk bij het overleg met de decentrale overheden om over dit aquaduct tot overeenstemming te komen?*

In de overeenkomst is vastgelegd dat er een aquaduct komt bij Muiden. Hiertoe is een bedrag van circa € 130 miljoen opgenomen in het budget voor het stroomlijnalternatief. Eventuele aanvullende wensen vanuit derden dienen door de partijen zelf gefinancierd te worden. Zie ook het antwoord op vraag 42.

45

*Wat is uw mening over het standpunt van de gemeente Haarlemmermeer dat er ook aandacht moet zijn voor het uiteinde van de A6/A9 verbinding bij Schiphol-Oost?*

Ik deel dat standpunt. De aanpassing van het knooppunt Badhoevedorp wordt uitgewerkt in de planstudie Omlegging A9 Badhoevedorp. Daarbij wordt rekening gehouden met een verbreding naar 2x3 rijstroken ten westen van het knooppunt en naar 2x4 ten oosten van het knooppunt. Een ook wel voorgestelde variant met 4x2 stroken ten oosten van knooppunt Badhoevedorp wordt niet meegenomen. Hiervoor is geen verkeerskundige noodzaak.

46

*Hoe verklaart u, in relatie tot de mededeling dat u zich heeft laten leiden door regionaal draagvlak, het feit dat van de 7 betrokken gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp en Almere meer dan de helft, namelijk Diemen, Ouder-Amstel, Muiden en Weesp, zich niet kan vinden in de gekozen oplossing?*

Ik ben van mening dat in de regio breed draagvlak bestaat voor het uitbreiden van de capaciteit van de bestaande wegen in de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere, inclusief inpassing en financiële bijdrage door de regio. Dat blijkt door de brede ondertekening van de raamovereenkomst, waarbij ook de door u genoemde gemeenten via provincie en stadsregio zijn vertegenwoordigd. Met deze gemeenten bestaat echter nog wel discussie over door hen gewenste aanvullende inpassingswensen.

47

*Waarom is ervoor gekozen om de betrokken gemeenten niet vooraf te informeren en te consulteren?*

De betrokken gemeenten zijn wel degelijk geïnformeerd en geconsulteerd. Dit heeft onder meer plaatsgevonden tijdens een brede consultatieronde in 2006 en periodieke overleggen met de regio in het kader van de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere (meest recentelijk op 9 juli en 27 september 2007). Daarnaast zijn ook contacten aan de orde geweest tussen de regionale partijen onderling.

48

*Is het feit dat meer dan helft van de betrokken gemeenten heeft aangegeven zich niet te kunnen vinden in de gekozen oplossing voor u aanleiding om voor 1 januari 2008 in overleg met deze gemeenten te treden? Zo ja, wat heeft u deze gemeenten te bieden? Zo neen, waarom bent u niet voornemens met deze gemeenten te spreken?*

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 46 bestaat discussie met een aantal gemeenten over door hen gewenste aanvullende inpassingswensen. De raamovereenkomst laat nadrukkelijk ruimte over voor nader overleg hierover. In het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zal dit nader overleg ook worden gevoerd. Daarnaast is binnen het programma Randstad Urgent voor dit project een bestuurlijk duo aangewezen. Voor de regio is dit de heer Mooij, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De gedeputeerde heeft zich in deze hoedanigheid verbonden voor afstemming met de betrokken gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland om zo voor draagvlak en een eensluidend standpunt vanuit de regio te zorgen.

49

*Waarom zijn de gemeenten Diemen, Ouder-Amstel, Muiden en Weesp geen contractpartner en bijvoorbeeld de provincie Flevoland, die geen enkele financiële bijdrage levert wel?*

De discussie in deze fase van de besluitvorming heeft zich vooral gericht op nut en noodzaak van de uitbreiding van de A9 (Gaasperdammerweg en tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp), inclusief de wijze van inpassing in stedelijk gebied en de financiële bijdrage door de regio. De in deze discussie meest betrokken partijen hebben de raamovereenkomst ondertekend. Daaronder ook de provincie Flevoland, gezien de relatie met de in het kader van de schaalessprong Almere afgesproken extra bouwopgave in Almere. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 46 is in de raamovereenkomst de mogelijkheid open gehouden tot het maken van aanvullende afspraken over milieu-eisen en inpassing met partijen buiten de raamovereenkomst. Deze kunnen dan toetreden tot de raamovereenkomst.

50

*Waarom zijn de gemeenten Diemen, Ouder-Amstel, Weesp en Muiden niet betrokken bij de overeenkomst over de stroomlijnvariant? Op welke manier worden de deze gemeenten in de toekomst betrokken bij de besluitvorming rond de stroomlijnvariant? Op welke manier wilt u draagvlak bereiken in deze gemeenten voor dit project?*

Verwezen wordt naar de antwoorden op de vragen 46, 47, 48 en 49.

51

*Heeft u het gelijkwaardig verkeersoplossend vermogen tussen verbindingen stroomlijn alternatief, waarover in de motie Hofstra c.s. (30 800 A, nr. 40) wordt gesproken berekend? Zo ja, wat is de uitkomst? Voldoet de door u gekozen oplossing, met name op het stuk van de A9 aan het criterium van ruimtelijke inpassing? Hoe heeft u het draagvlak gemeten?*

In de eerst fase van de planstudie is gebleken dat stroomlijnalternatief en verbindings-alternatief een gelijkwaardig verkeersoplossend vermogen hebben. Ruimtelijke inpassing is van groot belang. Over dat onderwerp is intensief met overheden in het gebied samengewerkt, hetgeen geresulteerd heeft in de voorliggende oplossing, vastgelegd in de raamovereenkomst. Het draagvlak onder bewoners is, blijkens reactie tijdens informatie- en consultatie-bijeenkomsten in het gebied, als te verwachten

sterk afhankelijk van de woonlocatie. De uitkomsten van de studies en consultatie zijn terug te vinden in de gepubliceerde rapportages.

52

*Waaruit blijkt de gelijkwaardige kwaliteit qua robuustheid en verkeersafwikkeling van het gekozen alternatief in vergelijking met het Verbindings-alternatief, zoals gesteld in de motie-Hofstra c.s.?*

Zie het antwoord op vraag 51.

53

*Waarop is de keuze voor de Kamelenvariant gebaseerd bij de inpassing van de A9 in Amsterdam-Zuidoost?*

De milieu-onderzoeken in fase 1 hebben opgeleverd dat uitbreiding van de Gaasperdam-merweg op de huidige dijk, zou leiden tot aanzienlijk meer geluidshinder. Bovendien zou de barrièrewerking als gevolg van de verbreding groter worden. Met de keuze voor de kamelen-variant verdwijnt de barrière en worden de woongebieden aan weerszijden weer één geheel. Tevens wordt de geluidshinder van de A9 ter hoogte van de inpassing sterk gereduceerd.

54

*Wordt bij de beoordeling van de wegvakken van de A9 tussen Diemen en Badhoevedorp ook het voorstel betrokken van de gemeente Amsterdam om versneld een kilometerheffing in te voeren op de wegen naar de hoofdstad?*

Nee. Er wordt wel een scenario bij de beoordeling betrokken, waarbij wordt uitgegaan van een landelijke invoering van beprijzen middels Anders Betalen voor Mobiliteit.

55

*Is te verwachten dat een kilometerheffing, en dan met name in de door de gemeente Amsterdam voorgestelde versnellingsvariant, een groter effect heeft op de verkeersdruk op de A1/A10 dan op het in de planstudie opgenomen gedeelte van de A9?*

De Noordvleugel heeft vorig jaar tijdens de bespreking van het MIT-2007 aangekondigd te willen kijken naar een regionale ingroei van beprijzing, binnen de kaders van de landelijke kilometerprijs. Daartoe heeft de Noordvleugel de afgelopen periode een drietal varianten uitgewerkt. In mijn brief van 30 november heb ik de dilemma's rond het voorstel geschetst, waarvan draagvlak in combinatie met eerlijkheid, de afbouw van de vaste belastingen en de 5% eis ten aanzien van de exploitatiekosten het meest in het oogspringend zijn. Hierdoor vallen alle drie de varianten buiten de kaders van de landelijke kilometerprijs. Het mogelijke effect op de verkeersdruk van deze varianten op de A1/A10 is derhalve niet aan de orde.

56

*Wat wordt bedoeld met de laatste beoordeling in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit voor het onderdeel A9? Welke criteria worden hierbij gebruikt, hoe krijgt deze beoordeling gestalte, etc.?*

In de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere zijn de te verwachten effecten van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op de verkeersstromen bepaald op basis van bestaande inzichten. Bij het nemen van het tracébesluit voor de A9 zal bezien worden of deze inzichten nog steeds actueel zijn, of dat sprake is van nieuwe inzichten. Op grond hiervan zal bezien worden of dit leidt tot dezelfde conclusie, namelijk dat uitbreiding van de A9 noodzakelijk is om de bereikbaarheid op de

corridor Schiphol–Amsterdam–Almere te garanderen. Daarbij gaat het er om of kan worden voldaan aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit (reistijdnorm anderhalf) op de corridor, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming op en de leefbaarheid langs het onderliggende, stedelijke wegennet.

57

*Heeft de laatste beoordeling wegvakken van de A9 tussen Diemen en Badhoevedorp aan de hand van de te verwachten effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit ook betrekking op het aantal aan te leggen rijstroken en op de effecten op het onderliggende wegennet in de regio Amsterdam, met name met betrekking tot de luchtkwaliteit?*

Ja, zie ook het antwoord op vraag 56.

58

*De capaciteit van de A9 zal worden uitgebreid met inachtneming van een laatste beoordeling op Anders Betalen voor Mobiliteit. Betekent dit dat ervoor gekozen kan worden om niet uit te breiden? Op basis van welke objectieve criteria wordt deze keuze gemaakt? Worden bij deze keuze ook de recente CPB-analyses betrokken? Als er gekozen wordt om niet uit te breiden kunnen de vrijgekomen gelden dan ingezet worden voor de overige tracé-onderdelen?*

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 56. Daar is aangegeven dat bij het nemen van het tracébesluit zal worden gezien of er nieuwe inzichten bestaan over de effecten van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op de verkeersstromen. Eventueel nieuwe inzichten kunnen onder meer voortvloeien uit analyses van het CPB. Ik ga er vooralsnog van uit dat uitbreiding van de A9 noodzakelijk is, zodat een discussie over de eventuele alternatieve besteding van gereserveerde FES-gelden thans niet aan de orde is.

59

*Waarom wordt de verbreding van de A1 en de A10 tussen Diemen en Amstel wel, en de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen niet afhankelijk gesteld van de effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit?*

Zie het antwoord op de volgende vraag, nr. 60.

60

*Waarom wordt bij de uitbreiding van de A6, A1 en A10-Oost geen laatste beoordeling op Anders Betalen voor Mobiliteit uitgevoerd en bij de uitbreiding van de A9 wel?*

Op grond van verkeerskundige berekeningen is gebleken dat op de wegvakken A6, A1 en A10-oost in alle denkbare scenario's, ook met beprijzing, extra capaciteit noodzakelijk zal zijn. Een kosten-batenanalyse toont ook aan dat wegutbreiding daar altijd effectief is. Een laatste beoordeling is voor die wegvakken dan ook niet nodig. Voor de A9 blijkt de invloed van beprijzing op de effectiviteit van maatregelen groter te zijn en is een laatste beoordeling wel op zijn plaats. Bovendien zijn de kosten bij de A9 door de inpassing veel hoger.

61

*Kunt u preciseren hoe de kruising van de A1 met de Natte As zal worden vormgegeven?*

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Natte As. RWS en Provincie zijn op dit moment in overleg over de vormgeving van de kruising van de Natte As met de A1. Mogelijk kunnen beide projecten in de uitvoering gecombineerd worden.