

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/191583

Uw kenmerk
2012Z15062

Datum 24 oktober 2012
Betreft Beantwoording kamervragen lid Kuiken (PvdA) inzake het bericht dat verbreding van de A9 overbodig is

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van het lid Kuiken (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over het bericht 'Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek' (ingezonden 14 augustus 2012, nr; 2012Z15062)

Vraag 1

Kunt u toelichten waardoor de afname van het autoverkeer op de A9 wordt veroorzaakt en hoelang die afnemende trend al gaande is?¹

Antwoord 1

Op de A9 is van 2005 tot en met 2010 een daling gemeten van de verkeersintensiteit. Dit wordt onder andere veroorzaakt door een verschuiving van verkeer naar de A10 Oost die hier parallel aan ligt. Het totale verkeersaanbod op deze oost-west verbinding is gelijk gebleven. Vanaf 2011, na de opening van spitsstroken op de A9 in 2010, is weer een stijging van de verkeersbewegingen gemeten.

Vraag 2

Kunt u toelichten waardoor u van mening bent dat op termijn de verbreding van de A9 van vier naar tien banen noodzakelijk is, op welke ramingen u zich baseert en in hoeverre deze ramingen nog overeenkomen met de huidige verkeersaantallen en economische groei?

Vraag 3

Kunt u aangeven en toelichten wanneer de omvang van het autoverkeer op de A9 weer op dusdanig niveau is, dat verbreding zoals voorgenomen, absoluut noodzakelijk is? Kunt u aangeven op welke data u uw antwoord baseert?

¹ <http://m.nrc.nl/nieuws/2012/08/13/leegloop-op-nog-te-verbreden-a9-cpb-wil-onderzoek-naar-uitstel/>

Antwoord vraag 2 en 3

In het Tracébesluit SAA is een uitbreiding van zes naar tien rijstroken en een wisselstrook voorzien. 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 het autoverkeer dat in de toekomst (2020-2030) van de A9 Gaasperdammerweg gebruik gaat maken.

Vraag 4

Bent u bereid om het CPB een nieuw onderzoek te laten verrichten naar de kosten en opbrengsten van uitbreiding van de A9 in de vorm van een Kosten-Baten Analyse?

Vraag 5

Bent u bereid om bij het CPB op korte termijn te bespreken op welke termijn een second opinion door het CPB of een 'quick scan' gereed kunnen zijn? Kunt u toelichten waarom u dat wel of niet bereid bent te doen?

Antwoord 4 en 5

Van 2005 tot 2008 is er intensief gediscussieerd over het te kiezen alternatief voor het project SAA. Hier is ook regelmatig door mijn voorganger met uw Kamer over gesproken. Alle partijen hebben zich uiteindelijk kunnen vinden in het Stroomlijnalternatief vanwege de dubbeldoelstelling van het project SAA namelijk het verbeteren van de doorstroming op het wegennet tussen Schiphol-Amsterdam en Almere en het verbeteren van de leefbaarheid in dit gebied. Het stroomlijnalternatief kent een positieve kosten-baten ratio. Ik hecht eraan met draagvlak genomen besluiten uit te voeren conform de adviezen van de commissie Elverding en een aanvullend onderzoek is daarvoor niet nodig.

Vraag 6

Kunt u toelichten waarom er in het nieuwe plan voor de passage bij Amsterdam Zuidoost gekozen is voor minder weefvakken en een minder diepe ligging? Kunt u tevens de gevolgen aangeven die deze verandering in de plannen hebben op de doorstroming, de leefomgeving en de ontsluiting van Amsterdam Zuidoost?

Antwoord 6

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. Ik doorloop hiervoor de wijzigingsprocedure voor het Tracébesluit, waarbij ik de genoemde effecten in kaart breng.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Toelichting:

deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Gent (GroenLinks), ingezonden 13 augustus 2012 (vraagnummer 2012Z15059)

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/191583

Uw kenmerk
2012Z15062

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen