

31089 Urgentieprogramma Randstad

30687 Noordvleugel Randstad

Nr. 13 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 februari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat^{<1>} en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer^{<2>} hebben op 12 december 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 oktober 2007 over de verbreding snelwegen Amsterdam-Almere (30687, nr. 10);**
- **de brief van 12 oktober 2007 van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het Besluit Randstad Urgent (Noordvleugel) (31089, nr. 6);**
- **de brief van 7 december 2007 van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op de vragen over de verbreding van de snelwegen Amsterdam-Almere en het besluit Randstad Urgent (31089, nr. 9).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Haverkamp** (CDA) complimenteert de minister met de Raamovereenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere die op 12 oktober jongstleden is gesloten tussen de minister en een aantal regio partijen. Hij herinnert aan zijn kritische opmerkingen tijdens het debat op 9 oktober. Hij heeft de indruk dat niet alle alternatieven in de raamovereenkomst zijn opgenomen. Daardoor loopt de minister waarschijnlijk het nodige risico. Dit zou jammer zijn, want de mobiliteit in de Randstad vraagt om een daadkrachtige aanpak. Is de minister zich bewust van die risico's en zo ja, is hij dan nog van mening dat hij op de ingeslagen weg moet verdergaan?

De overeenkomst valt uiteen in drie onderdelen: de verbreding van de A1 en A10-Oost, de inpassing in Amstelveen en de Gaasperdammerweg.

In het regeerakkoord is afgesproken dat de aanleg van extra asfalt de leefbaarheid van de omwonenden ten goede moet komen. De inpassing in Amstelveen zal leiden tot verbetering van de leefbaarheid. Waarom wordt dan met het definitieve besluit nog tot eind 2009 gewacht? Waarom wordt die beslissing niet nu genomen, er is immers weinig discussie over dit voorstel?

De inpassing bij de Gaasperdammerweg is een vrij dure oplossing. De opmerking van de wethouder van Amsterdam dat hij nog niet zeker weet of die oplossing de leefbaarheid ten goede komt, heeft de heer Haverkamp dan ook onaangenaam getroffen. Er worden honderden miljoenen geïnvesteerd en dan moet de verbetering van de leefbaarheid verzekerd zijn.

De verbreding van de A1 en de A10-Oost levert geen enkele verbetering op van de leefbaarheid. Hij wijst dit voorstel dan ook als sterk onvoldoende van de hand. Het kabinet zou zich niet moeten beperken tot wettelijke maatregelen. Er zijn uit het gebied een aantal goede suggesties gekomen, bijvoorbeeld voor een verdiepte aanleg van de A1 waardoor de voornemens voor de Bloemendalerpolder werkelijkheid kunnen worden of voor overkappingen bij Ouder-Amstel, Diemen en Amsterdam-Oost. Die suggesties moeten positief worden beoordeeld. Dit betekent dat niet automatisch de rekening bij de betrokken gemeenten wordt gelegd zoals nu in het contract is overeengekomen. Die gemeenten zijn immers in het voortraject niet bij de discussies betrokken.

De gemeente Amsterdam investeert weliswaar 70 mln., maar zij krijgt daarmee investeringen ter grootte van 700 mln. en zij krijgt het bedrag van 70 mln. weer via een aantal grondtransacties terug waardoor de netto-investering nul is. De andere gemeenten zullen ook bereid zijn om een bepaald bedrag aan de rijksoverheid toe te zeggen als ze dat

weer terugkrijgen met een mooie oplossing. Wil de minister naar creatieve oplossingen zoeken?

Het is belangrijk dat er wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Uit de onderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, komt naar voren dat openbaar vervoer alleen geen oplossing biedt, maar ook dat er vraagtekens kunnen worden geplaatst bij het verkeersoplossend vermogen van de aanpassingen bij de Gaasperdammerweg. Hebben de kritische uitlatingen van het Centraal Planbureau de minister niet op andere gedachten gebracht? De weg zal toch verbreed moeten worden, want de auto's zijn er nu eenmaal. De overheid heeft de mensen gevraagd om naar Almere te verhuizen en zij moeten naar hun werk kunnen gaan. In dit verband maakt de heer Haverkamp de heer De Krom een compliment voor zijn inzet voor een viersporige verbinding met Flevoland.

De provincie heeft bij de voorbereiding van deze overeenkomst een bijzondere rol gespeeld. De ene gedeputeerde dreigt de minister voor de rechter te slepen, terwijl zijn collega het contract heeft ondertekend. De provincie heeft bovendien nagelaten de belangen te behartigen van de gemeenten die niet aan de onderhandelingstafel zaten.

De heer Haverkamp vraagt om een duidelijke toezegging dat dit proces geen risico's oplevert voor de toekomst doordat alternatieven in de la zijn verdwenen. Verder vraagt hij de toezegging dat de leefbaarheid zal worden verbeterd, bij voorkeur door middel van een overkapping en een verdiepte aanleg van de A1. Daarnaast vraagt hij of de gemeenten die het contract niet hebben getekend, kunnen worden betrokken bij de uitvoering. En tot slot dringt hij erop aan dat het kabinet werk maakt van het openbaar vervoer.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA) is van mening dat dit debat over meer gaat dan alleen over de weg. Zij is het ermee eens dat een belangrijk deel van de woningbouwopgave in Almere moet worden gerealiseerd. Er komen maar liefst 60.000 woningen bij, een middelgrote stad op zich. In de toekomst zullen Almere en Amsterdam dan ook als een samenhangende dubbelstad moeten worden gezien. In dit kader moet ook het vervoer worden gezien. Het MIRT is erop gericht dat besluiten in hun onderlinge samenhang worden genomen. Het MIRT 2008 zal nog niet alle maatregelen voor de Noordvleugel bevatten. Is dit wel het geval in het MIRT 2009? Alleen op die manier kan worden bereikt dat er inzicht ontstaat in de samenhang der dingen.

In het verleden is veel gedebatteerd over de voorliggende voornemens. Die behelzen niet het simpel doortrekken en verbreden van snelwegen en railinfrastructuur, maar vormen een ingewikkelde ontwerpogave. Voor de uiteindelijke vormgeving is de vergaande integratie van openbaarvervoersverbindingen tussen Amsterdam en Almere in het OV SAAL-project van cruciaal belang. In dit dichtbevolkte gebied moeten de kansen en mogelijkheden van het openbaar vervoer optimaal worden gebruikt. De minister heeft eerder in een brief

geschreven dat hij verwacht dat het kabinet nog dit jaar een besluit neemt over OV SAAL, maar uit zijn antwoord op de schriftelijke vragen van de Kamer kan worden opgemaakt dat het besluit wellicht pas in februari wordt genomen. Welke deadline heeft hij zichzelf gesteld in dit dossier? Zal hij met dit dossier even voortvarend te werk gaan als met het dossier voor de wegverbinding? Mevrouw Vermeij voegt hieraan toe dat zij graag had gezien dat er vandaag een integraal debat over de weg en het openbaar vervoer had kunnen worden gevoerd.

Zelfs als de voorspelde effecten van een verbeterd openbaar vervoer en van anders betalen voor mobiliteit werkelijkheid worden, is een verbeterde wegverbinding ook noodzakelijk. Na eerdere stevige debatten ligt nu als voorkeursalternatief de verbreding van de bestaande snelwegen voor, het stroomlijnalternatief. Mevrouw Vermeij steunt het voorstel om dit voornemen snel uit te voeren, maar niet zonder meer. Het is de vraag of de minister erin is geslaagd om een goed ontwerp te maken voor het aaneenvlechten van Amsterdam en Almere.

Het verbreden van een weg in een zeer dichtbevolkt gebied is een lastige en ingrijpende opgave. Daarom is actief meedenken van de gemeenten cruciaal, niet alleen voor het bestuurlijk draagvlak, maar ook voor een mooi ontwerp. In Amstelveen en Almere lijkt het overleg goed te verlopen en ook voor de Gaasperdammerweg zijn er afspraken gemaakt. In de gemeenten Diemen en Weesp is de tevredenheid echter ver te zoeken. Hebben de partijen hier kansen laten liggen, of hebben zij elkaar niet de kans gegeven om constructief mee te denken? Het projectbureau heeft een ruimtelijke visie opgesteld voor de Bloemendalerpolder met een verdiepte A1 en een aquaeduct, maar dit alles komt niet terug in de plannen van de minister. De gemeenten Diemen wordt naast de verbreding van de A1 en de A10 nog met andere ingrijpende veranderingen geconfronteerd. Daarom hadden partijen er beter aan gedaan de gemeente mee te laten denken over de aanleg en inpassing van de nieuwe infrastructuur. Die heeft een aantal innovatieve oplossingen voorgesteld. Wil de minister daar constructief en creatief mee aan de slag gaan?

Het voorstel tot verbreding van de wegen mag niet leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit in woonkernen, aantasting van het landschap en frustratie van de ruimtelijke belangen van de gemeenten langs het tracé. Dit was nu juist de ontwerp-opgave. Een ontwerp voor een weg zonder goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing is geen volwaardig ontwerp. Mevrouw Vermeij is dan ook benieuwd naar de plannen van de minister om de verbreding van de A1 en A10 goed in te passen in Diemen. Wil hij toezeggen dat de inwoners van Diemen op net zo'n ruimhartige behandeling kunnen rekenen als die van Amstelveen? Met ruimhartig bedoelt zij meer dan wettelijk verplicht is. Zij dringt aan op de aanleg van een verlengd aquaeduct bij de Vecht en een verdiepte A1 ter hoogte van

de Bloemendalerpolder. Om tot een goede besluitvorming te komen, moeten Weesp en Diemen alsnog bij de verdere besluitvorming worden betrokken.

Desgevraagd zegt zij dat zij niet pleit voor of wegverbreding of openbaar vervoer, maar voor en openbaar vervoer en wegverbreding. Een integraal besluit zou de voorkeur verdienen, maar het is nu al duidelijk dat beide oplossingen nodig zijn als er een stad van 60.000 woningen bij komt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) is niet gelukkig met het voornemen om de wegen rond Amsterdam fors te verbreden. De discussie richt zich op de vraag waar meer asfalt moet komen. De minister stelt dat alle verbindingen mogelijk zijn, zo lang het maar snelwegen zijn. De keuze tussen een snelweg in een natuurgebied of een snelweg in achtertuinen is voor haar echter geen keuze.

De discussie over de rekenmodellen heeft laten zien dat er alle reden is om die kritisch tegen het licht te houden. De tijd ontbreekt om hier nu diep op in te gaan, maar zij noemt een aantal punten die haar hebben verbaasd.

Volgens de verkeersdeskundige analyse Schiphol-Amsterdam-Almere van Arena zal de brandstofprijs tussen 1995 en 2020 voor de automobilist slechts met 5% stijgen. Dat is natuurlijk onzin, want de prijs van bijvoorbeeld Euro 98 is nu al 70% hoger dan in 1995. Door de enorme vraag naar olie in China en India zal de brandstofprijs alleen nog maar stijgen. Welk effect heeft een rekenmodel met realistische brandstofprijzen? Klopt het dat de vraag naar asfalt dan terugloopt?

Volgens de minister zal de auto veel goedkoper worden, min 20% en de trein juist fors duurder, plus 16%. Geen wonder dat het openbaar vervoer slecht uit de bus komt. Is dit niet in strijd met het kabinetsbeleid dat erop is gericht dat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt?

Mevrouw Van Gent zegt dat zij niet pleit voor een en-en-beleid. Zij kiest alleen voor openbaar vervoer als oplossing voor de problemen in de Noordvleugel en zal een notitie aan de minister overhandigen waarin dit wordt uitgewerkt. Is hij bereid te onderzoeken welke rol het openbaar vervoer kan spelen als de prijs daarvan niet harder stijgt dan de prijs van de auto? Ziet hij mogelijkheden voor een andere, betere besteding van het bedrag van 3,5 mld. dat nu wordt bestemd voor wegen? Is hij bereid om dit bedrag met name in openbaar vervoer te investeren? De kwaliteit van het vervoer mag niet afnemen, maar de leefbaarheid moet verbeteren. Dit kan met goede innovatieve investeringen worden bereikt.

In het gebied tussen Schiphol en Almere moet het meest ontwikkelde openbaar vervoer van Nederland tot stand worden gebracht. Met een metroachtig netwerk -- een "groene flitstrein" -- is er veel mogelijk. Er kunnen per uur zo'n 25.000 tot 30.000 reizigers worden vervoerd en

er vertrekt een trein om de vier a vijf minuten. Dit is een beter alternatief dan uren in de file staan.

Het steekt haar dat er geen rekening wordt gehouden met de bewoners in bijvoorbeeld Diemen en de Watergraafsmeer. Uit Brits onderzoek blijkt dat mensen die langs de snelweg wonen, meer kans hebben op gezondheidsklachten. Als er dan al wegen moeten worden aangelegd, moet dat zo gebeuren dat de omwonenden er geen last van ondervinden. Als andere partijen onverhoopt besluiten om die wegen toch aan te leggen, stelt zij daaraan de harde eis dat die wegen goed worden ingepast. Met minder zal zij geen genoegen nemen. Mevrouw Van Gent overhandigt de notitie Naar een schone en bereikbare Noordvleugel opdat de minister kan lezen dat er een alternatief is voor asfalt. De nieuwe lijn zou moeten beginnen in het nieuwe deel van Almere. De bewoners kunnen dan met het openbaar vervoer reizen.

In antwoord op een opmerking van de heer De Krom dat het van lef zou getuigen als zij ook zou pleiten voor het verminderen van wegcapaciteit, zegt zij dat zij bereid is om samen naar alternatieven te zoeken. Zij herinnert eraan dat zij de VVD-fractie heeft geprezen voor het voornemen om flink te investeren in het openbaar vervoer.

De heer **Roemer** (SP) stelt vast dat Almere groeit en blijft groeien en dat het in de regio Amsterdam ook steeds drukker worden. Daarom zijn goede verbindingen tussen beide steden belangrijk. In een zwaar verstedelijkt gebied waar de luchtkwaliteit en het ruimtebeslag onder druk staan, moet worden nagegaan hoe zo veel mogelijk mensen op milieuvriendelijke en compacte wijze kunnen reizen. Als die mogelijkheid maximaal is gebruikt, kan er -- als dit dan nog nodig is -- worden gesproken over het verbreden van wegen. Het kabinet lijkt echter precies tegengesteld te redeneren. Het kiest ervoor om eerst de wegen te verbreden en dan verder te kijken. Waarom kiest het voor deze volgorde? Een besluit over de spoorverdubbeling bij Almere blijft uit en dit geldt ook voor besluiten over de Noordlink, de IJmeerverbindingen en nieuwe buslijnen, maar het besluit over de wegen moet nu al worden genomen. Ziet het kabinet ook in dat met een extra inspanning de toename van het wegverkeer kan worden beperkt wat miljarden kan schelen?

Het kabinet heeft ervoor gekozen om Almere met 60.000 woningen uit te breiden, maar in het Urgentieprogramma Randstad ontbreekt een urgentieprogramma om werkgelegenheid naar Almere te brengen. Waarom laat het kabinet die kans liggen, want het gevolg is dat alle nieuwe bewoners moeten reizen? Desgevraagd merkt de heer Roemer op dat hij niet tegen de bouw van die nieuwe woningen is. Hij voegt hieraan toe dat uitbreiding van de luchthaven Lelystad als afvalputje van Schiphol weinig werkgelegenheid zal opleveren, omdat de luchthaven dan alleen zal worden gebruikt voor chartervluchten waardoor alleen een tweede lawaaigebied ontstaat.

De luchtkwaliteit in Amsterdam moet snel beter worden. Het is opmerkelijk dat de gemeente heeft ingestemd met de paar zaken die haar zijn toegezegd. Heeft zij dit gedaan omdat de minister heeft toegezegd dat de inpassing van de Gaasperdammerweg zal worden ondertunneld? Dit zal hard nodig zijn, maar het is de vraag of die variant wel afdoende is, want geluid en fijnstof zullen nog steeds een probleem zijn. Hoe kunnen de bewoners van Amsterdam-Zuidoost die zich hier terecht zorgen over maken, worden gerustgesteld? Hoe worden de bewoners van Diemen en Amsterdam-Oost gecompenseerd voor de toenemende hinder van de A1 en de A10? De toezegging dat later zal worden gekeken naar de mogelijkheid van een vrije passage, snijdt geen hout, aldus de heer Roemer. Hoeveel geld is er nodig om hier te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en geluidskwaliteit? Hoeveel moeite wordt er gedaan voor een goede inpassing? Wie betaalt de kosten daarvan? Hetzelfde geldt voor de Bloemendalerpolder. Dit gebied langs de A1 heeft een belangrijke bestemming voor de bouw van woningen en bedrijven en behoud van natuur. Een extra brede weg past hier niet bij. De voorstellen voor een verdiepte aanleg van de A1 bieden de mogelijkheid voor een aquaduct voor de A9. Op die manier wordt het probleem van Diemen voor een deel opgelost. Kent de minister deze voorstellen en zo ja, wat vindt hij daarvan? Is hij bereid om de weg als die toch moet worden aangelegd, zo goed mogelijk in te passen in Diemen, Amsterdam-Oost en de Bloemendalerpolder? Welke gevolgen zal de aanleg van deze wegen hebben voor de wegen eromheen, de A4, de A10 en zelfs de A7 en de A8? Moet niet worden gevreesd dat die nog sneller zullen dichtslibben en dat al weer snel moet worden gesproken over uitbreiding van wegen? De omwonenden maken zich terecht zorgen over de toekomst. Hoe denkt de minister hen gerust te stellen? Neemt hij het aanbod aan om een week in een huis aan de A9 te komen logeren om aan den lijve te ervaren hoe het is om daar te wonen? De heer Roemer vindt de voorstellen onevenwichtig. De inpassing van de wegen die eventueel nodig zijn, is zwaar onvoldoende. Hij dringt erop aan dat een besluit wordt uitgesteld tot de integrale alternatieven voor een spoorplan en alternatieven die samen met werkgevers en werknemers worden ontwikkeld, aan de Kamer kunnen worden voorgelegd. Alleen dan kan objectief worden beoordeeld welke maatregelen nodig zijn.

De heer **De Krom** (VVD) is van mening dat de mobiliteit in Nederland in een noodsituatie is beland. Het gebrek aan capaciteit zowel op de weg als op het spoor is de belangrijkste oorzaak van de problemen. Dit heeft bovendien tot gevolg dat het sluipverkeer door wijken, buurten en dorpen toeneemt, dat veel brandstof onnodig verdampt in de files met alle schadelijke gevolgen van dien, dat in veel gezinnen in Nederland de kostwinner of kostwinners om half zes van huis moeten om 's avonds pas weer na de spits thuis te komen, dat woningbouwprogramma's niet kunnen worden uitgevoerd en dat de economie en de

arbeidsproductiviteit schade oplopen. Al deze nadelen moeten ook in de discussie worden betrokken. Die noodsituatie vraagt om een besluit, zeker voor de regio Amsterdam en de verbinding tussen Amsterdam en Almere. Hij is blij dat dit besluit nu is genomen. Hij kan op hoofdlijnen instemmen met het plan, maar heeft nog wel kritiek op onderdelen ervan. Dit probleem kan alleen worden opgelost met een en-en-en-benadering. Het is geen kwestie van of wegen, of spoor. Om de gigantische groei aan mobiliteit op de weg, het spoor en het water te kunnen opvangen, moet in alle modaliteiten worden geïnvesteerd. De heer De Krom schaart zich daarom achter het voorgenomen besluit over OV SAAL. Hij is blij met de motie over de verdubbeling van de Flevolijn. Hij wijst erop dat zijn fractie in haar tegenbegroting 4 mld. heeft gereserveerd voor investeringen in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn nog veel maatregelen nodig, bijvoorbeeld voor een slimme ruimtelijke ordening, voor het beter gebruik van de bestaande infrastructuur, voor betere informatietechnologie, telewerken, enz., maar niet als excuus om niet te investeren in het kernprobleem: gebrek aan capaciteit. Aan de hand van een aantal cijfers wijst hij erop dat dit de enige juiste aanpak is. Iedereen in dit land vindt het normaal om langs een weg te wonen, omdat wegen de levensader van onze samenleving vormen, maar als de verbindingssassen tussen die woonkernen ter sprake komen, is opeens alles een probleem. In de motie Hofstra/Verdaas is gevraagd om een goede inpassing van de toekomstige uitbreiding van wegen. In de planstudie Schiphol/Amsterdam/Almere zijn de randvoorwaarden voor geluid, lucht en externe veiligheid opgenomen. Het rijk investeert zo'n 3,1 mld., maar aanvankelijk was er een budget van 4,5 mld. beschikbaar. Wat gebeurt er met de rest van dit budget? Wanneer komt de minister terug op de IJmeerbrug? Kan een deel van het resterende budget daaraan worden besteed? Een goed ingepaste verbreding van de Gaasperdammerweg is onvermijdelijk, want die schakel in het wegennetwerk rond Amsterdam en op de as Amsterdam-Almere is onmisbaar. Een aantal gemeenten is nog geen partner in het covenant, maar zij horen daar wel bij, om te beginnen Diemen. Er is een aantal voorstellen gedaan voor aanpassing van de plannen voor Diemen. Misschien kan hiervoor ook gebruik worden gemaakt van het resterende budget. Er is een bedrag van 83 mln. bestemd voor de Groene Uitweg. Als de redenering van het kabinet zou zijn dat er geen geld is om iets bij Diemen te doen, zou de heer De Krom ermee kunnen instemmen dat dit bedrag daarvoor wordt aangewend, want mensen gaan nog altijd voor.

De heer **Madlener** (PVV) stemt op hoofdlijnen in met het plan. De voorstellen vloeien voort uit de keuze die eerder is gemaakt voor de uitbreiding van Almere met 60.000 woningen. Bij een dergelijk grote verstedelijking horen wegen, niet alleen voor de auto die toch het belangrijkste vervoermiddel is, maar ook voor het openbaar vervoer. De roep om extra asfalt

komt voort uit de keuze voor verstedelijking op die plek. Misschien zou de openstelling van het Groene Hart als grootschalige woon- en groenlocatie een betere keuze zijn geweest, maar dit is een gepasseerd station.

De nieuwe bewoners van Almere hebben er recht op dat zij zich kunnen verplaatsen. In die zin zijn de voorstellen van het kabinet voor verbreding van de bestaande wegen gerechtvaardigd. Overigens was de weg onder het Naardermeer een betere optie, maar nu die is geschrapt, zijn er nog maar weinig andere mogelijkheden.

Er wordt veel geld uitgetrokken voor de inpassing van de wegen. Toch blijft er nog geld over. De tweede oeververbinding door middel van de IJmeerbrug verdient in dit kader de aandacht van de minister.

Heeft hij een beeld van de toekomst? Hoe ziet de regio eruit als er 60.000 huizen zijn gebouwd, er gemiddeld 1,5 auto per huis is en de bewoners in Amsterdam werken? Staat het dan alsnog vol files?

In het antwoord op vraag 6 schrijft de minister dat binnen het huidige ontwerp van de A1 en de A10-oost een overkapping niet zonder meer inpasbaar is vanwege de tunnelwet. Kan hij dit toelichten?

Antwoord van de minister

De **minister** herinnert aan het eerdere overleg met de Kamer over het programma Randstad Urgent dat moet leiden tot een duurzame versterking van de economische concurrentiepositie van de Randstad. Hij is verheugd dat er een eerste doorbraak is bereikt nu het kabinet en de regio de knoop hebben doorgehakt over de wegbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. Het kabinet laat met dit besluit vroeg in het traject van het programma Randstad Urgent zien dat het hem menens is om gedurende deze kabinetsperiode meters maken in de verdere ontwikkeling van de Randstad.

Deze besluitvorming is ook een goed voorbeeld van de ambitie van het kabinet om samenhang in de Randstad te bevorderen. Met de bouw van 60.000 woningen is Almere aangewezen als de bouwlocatie van de Randstad bij uitstek, maar dit kan alleen als er een goede ontsluiting wordt gerealiseerd. Voor die ontsluiting moet zowel van de weg als van het openbaar vervoer gebruik worden gemaakt. Het is dus inderdaad en-en.

Met het besluit over de Zuiderzeelijn is ook het besluit genomen om 1,35 mld. te reserveren voor een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in deze regio. Met de regio wordt gesproken over de inzet van dit bedrag. Op verzoek van de regio wordt thans nog een aantal berekeningen uitgevoerd.

In het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is besloten om de bestaande wegenstructuur (A6, A1, A10-oost en A9) uit te breiden. Rijk en regio investeren samen een

bedrag van bijna 3,5 mld. Honderden miljoenen euro's worden besteed aan een goede inpassing van de weg en aan de natuur. In de eerste plaats wordt de bereikbaarheid over de weg verbeterd, maar ook de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd door de aanleg van een aquaduct in de A1 onder de Vecht bij Muiden en doordat de A9 zowel in Amsterdam Zuidoost als in Amstelveen deels verdiept en deels overdekt wordt uitgebreid. Dit vermindert de overlast voor omwonenden en zorgt ervoor dat de barrière van de weg in de stad verdwijnt. Tot slot wordt geïnvesteerd in natuur en recreatiemogelijkheden in het gebied onder andere door de realisatie van een kruising van de natte as met de A1 en de aanleg van fiets- en wandelpaden.

De besluitvorming over de planstudie was bepaald geen sinecure. Vorig jaar is mede op verzoek van de Kamer besloten, geen nieuwe verbinding A6-A9 in de vorm van een tunnel aan te leggen. In plaats daarvan is gekozen voor uitbreiding van het bestaande wegennet. In eerste instantie werd alleen gesproken over de A6, A1 en A10-oost. Uitbreiding van de A9 leek niet mogelijk, omdat er discussie bestond over nut en noodzaak ervan in relatie tot de effecten van "anders betalen voor mobiliteit" en de financiële bijdrage van de regio.

Inmiddels is er toch overeenstemming bereikt en zijn er afspraken gemaakt.

De afwijzing van de tunnelvariant heeft met name voor de A9 majeure consequenties. De A9 Gaasperdammerweg kent op dit moment zo'n 75.000 voertuigbewegingen. Bij een verbindingsvariant, dus de tunnel, zou dit aantal zakken naar 57.000 in 2020. De keuze voor het stroomlijnalternatief leidt ertoe dat het aantal voertuigbewegingen oploopt tot 133.000. Hierbij is rekening gehouden met de effecten van beprijzing en een spitstarief; als die maatregelen buiten beschouwing worden gelaten, loopt het aantal voertuigbewegingen op tot boven de 140.000. De keuze voor het stroomlijnalternatief dwingt dus tot een aanpassing van de weg om in het stedelijk gebied rond de Gaasperdammerweg draagvlak te verkrijgen voor een verdubbeling van het aantal voertuigbewegingen.

Op de A10-oost zijn nu 156.000 voertuigbewegingen. In de verbindingsvariant zou dit aantal oplopen tot 170.000 in 2020. In de stroomlijnvariant loopt het op tot 195.000. Ook hier blijkt de afwijzing van de tunnelvariant tot een sterkere stijging te leiden. De minister herinnert eraan dat hij tijdens de bezoeken die hij heeft afgelegd in de eerste 100 dagen van dit kabinet, heeft gezegd dat hij ernaar streeft om vergroting van de capaciteit gepaard te doen gaan met een zo groot mogelijke beperking van de overlast. Het feit dat er nu overeenstemming bestaat over de inpassing van de A9 wil niet zeggen dat de noodzaak van een goede inpassing bij bijvoorbeeld Diemen wordt vergeten. Integendeel, maar er is nu pas een begin gemaakt met het traject van het trechteren in de richting van deze variant. In 2008 zal het kabinet een definitief standpunt uitbrengen. Begin 2009 wordt het ontwerptracébesluit uitgebracht en eind 2009 wordt het tracébesluit definitief vastgesteld.

Tussen nu en 2009 wordt intensief overleg gevoerd met de regio. Hij citeert uit zijn brief aan het college van burgemeester en wethouders van Diemen van 27 november jongstleden om duidelijk te maken dat dit proces nog lang niet is afgerond. Na jarenlange discussies en besluiteloosheid bleek een oplossing alleen mogelijk als er draagvlak kon worden gevonden voor een goede inpassing in het stedelijk gebied van de Gaasperdammerweg die de grootste druk moet opvangen.

De minister bestrijdt dat er geen overleg zou hebben plaatsgevonden met de andere gemeenten in de regio. Alle gemeenten in het plangebied zijn de afgelopen jaren intensief betrokken bij de studie. Vanaf de start in 2004 is er zowel ambtelijk als bestuurlijk overleg gevoerd met deze en andere partijen in de regio. De studieresultaten zijn besproken, er is informatie uitgewisseld, etc. Ook zijn meermalen informatieavonden georganiseerd in deze gemeenten, onder meer bij de inspraak op de startnotitie in januari 2005, bij de presentatie van de studieresultaten in oktober 2005 en bij de consultatieronde in januari/februari 2006. In bijvoorbeeld Diemen is daarnaast door de projectorganisatie Rijkswaterstaat een presentatie gehouden voor de gemeenteraad. Nu de plannen steeds duidelijker worden, vindt intensief overleg plaats om tot afstemming van de ontwerpen te komen. Op 9 juli en 27 september jongstleden is er overleg geweest over de planstudie. In de planstudie en het kabinetsstandpunt wordt nadrukkelijk gerefereerd aan het voortgaande overleg. De discussie is immers nog niet afgerond ook al is er na de afwijzing van de tunnelvariant besloten om niet de meest minimalistische oplossing te kiezen, maar een principekeuze te maken voor de stroomlijnvariant om de wegen klaar te maken voor de toekomst. Het uitgangspunt is altijd dat er wordt ingepast tot aan de wettelijke norm. Dit uitgangspunt geldt ook nu om precedentwerking te voorkomen. De oproep om creatief en constructief mee te denken, is echter niet aan dovemansoren gericht. Alle mogelijke varianten zullen de revue passeren en er zal in een open afweging met de regio worden gesproken over kosten, baten, meerwaarde, etc. Hij is daar niet pessimistisch over gestemd, omdat de regio heel gemotiveerd is.

De minister is verheugd dat er eindelijk een principebesluit is genomen dat zo veel mogelijk recht doet aan het streven naar een win-win-situatie. Bij een eventuele positieve beslissing over de tunnelvariant had in de periode tussen het principebesluit en het ontwerptractébesluit ook een discussie moeten plaatsvinden over bijvoorbeeld de inpassing bij Diemen al zou de stijging van de verkeersintensiteit dan minder groot zijn geweest. Dat is de gebruikelijke gang van zaken. Het is ongebruikelijk dat er al zo vroeg in het traject een principebesluit wordt genomen over de richting die zal worden ingeslagen. Die versnelling wordt met het programma Randstad Urgent beoogd.

De keuze voor de stroomlijnvariant levert voor Amstelveen de grootste overlast op en voor de Gaasperdammerweg de grootste toename van de verkeersintensiteit. Om deze

principekeuze mogelijk te kunnen maken, was de medewerking van Amsterdam en Amstelveen nodig. Amstelveen heeft een grote bijdrage toegezegd van 100 mln., zeker gelet op de omvang van de gemeentebegroting. Amsterdam levert 70 mln. De gemeente heeft een groot probleem met de Noord-Zuidlijn. Dat is weliswaar een gemeentelijke aangelegenheid, maar wel een die gevolgen heeft voor de draagkracht voor andere projecten. Het is waar dat Amsterdam mede deze keuze heeft gemaakt en er zijn stevige gesprekken gevoerd met de gemeente. Uiteindelijk is er tot tevredenheid van partijen een oplossing gevonden en is de bijdrage behoorlijk opgehoogd.

Hij erkent dat Diemen in de komende jaren nog andere projecten te verwerken krijgt, maar wijst erop dat de bereikbaarheid aanzienlijk zal verbeteren.

Voorafgaande aan de start van de tracé MER-studie is onder leiding van de heer Winsemius in het project De uitweg gekeken naar de benodigde modaliteiten om de mobiliteitsgroei op te vangen. Daarin is onomstotelijk vastgesteld dat allereerst de weg en daarna het openbaar vervoer moeten worden verbeterd. Dit proces werd door alle partijen onderschreven, ook door bijvoorbeeld de Stichting Natuur en Milieu. Dit was ook de conclusie van de integrale MIT-verkenning Haarlemmermeer-Almere. Inmiddels is besloten om de problemen op de weg en in het openbaar vervoer gelijktijdig aan te pakken. Er is file op de weg en file op het spoor.

In de rekenmodellen wordt uitgegaan van de parameters die worden aangereikt door planbureaus als het CPB. Die zijn altijd omgeven met onzekerheden en marges, maar worden steeds aangepast aan de meest recente inzichten. Die reguliere aanpassingen hebben niet geleid tot het beeld dat de automobiliteit niet zal toenemen. Majeure investeringen in het openbaar vervoer zijn echter dringend noodzakelijk. Er is een breuk met het verleden gemaakt door grote capaciteitsinvesteringen op het spoor voor te stellen.

In het kader van de Luchthavenvisie zal over de overloop van de luchtvaart naar Lelystad worden gesproken. Natuurlijk moet worden voorkomen dat de overlast nu ook in de Flevopolder te groot wordt, maar het voorbeeld van Eindhoven laat zien dat een luchthaven met veel Europese verbindingen geweldige economische voordelen kan hebben doordat het gebied zakelijk veel aantrekkelijker wordt.

Daarnaast worden de acties van de gemeente Almere gesteund om meer werk te creëren. Ook de regio werkt daar actief aan mee en de plannen worden onderling afgestemd. In de berekening is uitgegaan van een procentueel snellere groei van arbeidsplaatsen in Almere dan elders. Dit brengt echter wel met zich mee dat de tegenspits groeit, wat ook weer wegcapaciteit vraagt.

Onlangs zijn de resultaten van de landelijke markt- en capaciteitsanalyses aan de Kamer toegestuurd. Daaruit blijkt dat er geen grote knelpunten zijn na deze uitbreiding en de

andere plannen die nu in de pijplijn zitten. De conclusie is dat het verkeer op de rest van het wegennet niet zal vastlopen.

De precieze besteding van het bedrag van 4,5 mld. komt later ter sprake. Het budget is bestemd voor de verbetering van de bereikbaarheid over de weg in de Noordvleugel.

Investeren in groen en de weg gaan hand in hand. Daarom wil de minister niet morrelen aan het akkoord met de regio over de Groene Uitweg.

De optie van een IJmeerverbinding wordt meegenomen in de studie OV SAAL. In de eerste plaats als een openbaarvervoersverbinding maar eventueel ook in combinatie met een weg. Het kabinet zal hierover in 2009 een standpunt innemen.

Over het aquaduct bij Muiden is op 25 augustus 2006 een besluit genomen. De situatie ter plekke zal hierdoor aanzienlijk verbeteren. Als een langere verdieping nodig is in verband met woningbouw, moet het extra geld daarvoor in de eerste plaats worden opgebracht door de exploitatie van die woningbouw. De mogelijkheid van een langere verdieping is onderwerp van gesprek.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Haverkamp** (CDA) vraagt of het voornemen om te gaan "trechteren" juridische gevolgen kan hebben en, zo ja, welke.

De minister wijst er terecht op dat de gemeenten eventuele bovenwettelijke maatregelen zelf moeten betalen om een precedentwerking te voorkomen. De ironie wil echter dat er binnen hetzelfde plangebied wel wordt gekozen voor een bovenwettelijke aanpassing, bijvoorbeeld in Amsterdam. De bijdrage van de gemeente Amsterdam zou de minister over de streep hebben getrokken, maar die bijdrage is eigenlijk nihil. Wat gebeurt er met de gemeenten die de mogelijkheid van grondtransacties niet hebben, die geen extra woningbouw kunnen realiseren? In de Nota Ruimte is immers een beperking opgelegd aan de woningbouw in de Bloemendalerpolder. Ziet de minister ruimte voor een verdiepte aanleg van de A1 en voor een overkapping bij Diemen?

Het is goed dat er een aquaeduct komt, maar de verdubbeling van het spoor zal ertoe leiden dat er in de toekomst op een paar honderd meter afstand daarvan zes sporen over de Vecht worden gevoerd. Heeft de minister daar een oplossing voor?

Desgevraagd merkt de heer Haverkamp op dat het niet zo kan zijn dat het ene gebied in de regio een goudomrande oplossing krijgt en het andere gebied helemaal niets.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA) vraagt de minister om zijn toezeggingen ook aan termijnen te binden. Zij dringt aan op een betere inpassing bij Diemen, Ouder-Amstel en de Bloemendalerpolder. Zij verwacht dat de minister zich creatief en constructief zal opstellen.

Dit is een ingewikkeld traject. De gemeenten in de regio worden niet alleen met de verbreding van de weg geconfronteerd, want in de komende jaren zal er nog veel meer infrastructuur worden aangelegd. Daarom moet de minister de problematiek breder zien en op basis daarvan naar een goede oplossing zoeken.

Hij heeft toegezegd dat de aanpassingen aan de weg en het openbaar vervoer tegelijkertijd worden uitgevoerd. Zij gaat ervan uit dat hij binnen enkele weken het hele pakket voor OV SAAL aan de Kamer zal voorleggen opdat dit snel kan worden besproken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) is ook voorstander van een en-en-beleid, maar dan voor en rekening rijden en openbaar vervoer.

De minister zegt voorstander te zijn van een schonere en beter bereikbare Noordvleugel. Het plan dat zij hem zojuist heeft aangeboden, biedt daarvoor de nodige handvatten. Zij gaat ervan uit dat hij hier schriftelijk op reageert.

Als er toch tot inpassing wordt besloten, moet de Kamer een helder overzicht worden voorgelegd van de investeringen die daarmee zijn gemoeid en van de compensatie van knelpunten zoals bij Diemen. Zij waarschuwt voor een verdeel- en heerspolitiek, want die zal de leefbaarheid niet ten goede komen.

Zij wijst de voorliggende plannen af; die kunnen echt beter.

Het is logisch dat er nog veel trajecten zullen volgen, aldus de heer **Roemer** (SP), maar het is de vraag of die voldoende met elkaar in balans zijn. Als de overheid zich erbij neerlegt dat de groei onstuitbaar is, zijn ongebreidelde verbredingen onvermijdelijk. De uitdaging is nu juist om meer mensen meer alternatieven te bieden om het aantal voertuigbewegingen op de weg te beperken. De voorliggende voorstellen zijn wat dit betreft onevenwichtig te noemen. De minister zegt dat iedereen hiermee vooruit moet kunnen. Dan moet hij juist op dit front de antwoorden klaar hebben. De heer Roemer is er met de mensen in de regio niet gerust op dat de overlast zal afnemen.

Hij is verheugd over de voorgenomen investering van 1,35 mld. voor OV SAAL, maar stelt vast dat er niets wordt gezegd over de overige investeringen in het openbaar vervoer die hard nodig zijn. Tal van mogelijkheden die in de afgelopen periode zijn geopperd, blijven onderbelicht. De minister en de Kamer moeten zich hiervoor inspannen. Pas dan kan worden vastgesteld wat er overigens nog nodig is waarbij mensen moeten kunnen rekenen op een optimale inpassing.

De heer **De Krom** (VVD) rekent voor dat het voorliggende pakket maatregelen 3,362 mld. moet kosten. Na aftrek van de regionale bijdrage van 261 mln. is de rijksbijdrage 3,1 mld. In het FES is 4,5 mld. gereserveerd voor de Noordvleugel. Dit betekent dat er nog 1,4 mld.

over blijft. Hij herinnert aan zijn opmerkingen over de IJmeerbrug die met een lokale weg en een openbaarvervoersverbinding tussen Amsterdam en Almere een tweede ontsluiting van Amsterdam kan bieden. Wanneer wordt hierover een besluit genomen? Wanneer komt het besluit over OV SAAL? Er moet een samenhangende beslissing kunnen worden genomen. Wanneer kan er een samenhangend pakket aan de Kamer worden aangeboden?

De heer **Madlener** (PVV) sluit zich aan bij deze vragen van de heer De Krom. Hij herhaalt dat hij de keuze voor de massale groei van Almere niet onderschrijft. Zonder die grootschalige uitbreiding zouden er ook niet zo veel woningen nodig zijn. Ook de afwijzing van de tunnelvariant zou hij niet voor zijn rekening willen nemen. De voorliggende voorstellen zijn een voldongen feit, maar hij had het liever anders gezien.

De bewoners van de regio hebben recht op een goede inpassing, maar het is duidelijk dat dit een gigantisch dure operatie wordt.

De **minister** zegt dat er in de afgelopen jaren uitgebreid onderzoek is gedaan naar de effecten van de tunnelverbinding A6-A9. Dit heeft alle nodige informatie opgeleverd. Ook de MER-commissie heeft in haar advies 2006 gesteld dat alle informatie aanwezig is om een besluit te kunnen nemen. Er kan dus "getrechterd" worden. Dit besluit moet dan wel in een alternatieve nota goed worden gemotiveerd. Er zijn echter nooit juridische garanties.

Het feit dat de tunnelvariant is afgewezen doet niets af aan de wens om verder uitstel te voorkomen want de regio loopt vast, op het spoor, maar ook op de weg. Om een keuze te kunnen maken voor een niet-minimalistische variant, moest er een oplossing worden gevonden voor de A9 die nu veel zwaarder wordt belast. Daarom is die inpassingsdiscussie in de tijd naar voren gehaald. Over de andere wegtrajecten moet de discussie nog worden gevoerd. Het uitgangspunt van die discussie is wat wettelijk noodzakelijk is.

Hij citeert nogmaals uit zijn brief aan de gemeente Diemen waarin hij schrijft dat het van belang is te bezien hoe de huidige en toekomstige situatie ten aanzien van de bereikbaarheid verbeterd kunnen worden zonder verslechtering en mogelijk zelfs met verbetering van de leefbaarheid. Hij voegt hieraan toe dat maatwerk altijd mogelijk is, dat het helpt als de regio het zijne doet en dat hij bereid is om creatief en constructief mee te denken. De motivatie om een oplossing te bereiken, is zeker aanwezig.

Overigens wordt de bijdrage van Amsterdam maar voor een deel gecompenseerd via de grondopbrengsten, waarschijnlijk voor 25 mln. De gemeente loopt dus ook een risico.

In de Bloemendalerpolder zijn ongeveer 4500 woningen gepland. Dit is mogelijk zonder verdieping, maar als er toch voor verdieping wordt gekozen, moet er een bijdrage uit de exploitatie komen. De planvorming is verder klaar. In augustus 2006 is een besluit genomen over de aanleg van het aquaduct.

De minister wijst erop dat de Kamer goedkeuring moet verlenen aan het tracébesluit. Dit betekent dat zij inzicht krijgt in de benodigde investeringen, waar die neerslaan en wat de gevolgen zijn voor de leefbaarheid.

Er wordt een samenhangend pakket maatregelen opgesteld. Er is 1,35 mld. gereserveerd voor het openbaar vervoer in dit gebied. Het besluit kan worden genomen, maar de regio heeft nog enige aanvullingen voorgesteld die thans worden doorgerekend. In de komende maanden worden de tranches en de invulling aan de Kamer voorgelegd. Bij de verschillende tracékeuzes zal ook de IJmeerbrug terugkomen.

De totaal geraamde kosten van de uitbreiding A6, A1, A10-oost en A9 in het stroomlijnalternatief met inpassing zijn 3,362 mld. inclusief btw prijspeil 2006. Daarvan komt 3,1 mld. van de staat, 50 mln. van de provincie Noord-Holland, 21 mln. van de gemeente Almere, 100 mln. van de gemeente Amstelveen, 70 mln. van de gemeente Amsterdam en 20 mln. van de stadsregio Amsterdam. Daarnaast investeert de Staat 116 mln. in groenblauwe maatregelen, 83 mln. voor de Groene Uitweg, 33 mln. voor de kruising A1-natte as en 286 mln. voor de A10-zuidas. Daarna resteert er nog om en nabij 1 mld. voor investering in de bereikbaarheid van de Noordvleugel.

De minister zegt tot slot toe dat hij een schriftelijke reactie zal geven op het plan dat mevrouw Van Gent hem heeft overhandigd.

Toezeggingen

De minister zegt toe dat de Kamer:

- in 2008 een kabinetsstandpunt ontvangt over de verbreding van de snelwegen Amsterdam-Almere (Noordvleugel), gevolgd door een ontwerp-tracébesluit begin 2009 en een tracébesluit eind 2009;
- een schriftelijke reactie ontvangt op het plan van de fractie van GroenLinks "Naar een schone en bereikbare Noordvleugel".

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

1 Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolaï (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA)

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA)

2 Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie)

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Waalkens (PvdA), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie)