

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
12 december 2008	--
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/5003	31089-22
Onderwerp	
Kamervragen Urgentieprogramma Randstad - wegwitbreiding SAA	

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA).

1. In hoeverre zullen de files verdwijnen door uitvoering van het Stroomlijnalternatief?

1. De Nota Mobiliteit spreekt de ambitie uit in 2020 een betrouwbare en vlotte reistijd te realiseren over de gehele reis. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. De wegwitbreiding volgens het Stroomlijnalternatief voldoet aan deze doelstelling. De groei van het verkeer wordt opgevangen, reistijden worden korter, de betrouwbaarheid van het netwerk neemt toe en aantal en omvang van de files nemen af. De trajectsnelheden nemen zodanig toe, dat op vrijwel alle onderzochte trajecten de normsnelheid uit de Nota Mobiliteit (66 km/u, respectievelijk 50 km/u voor ringwegen) wordt gehaald. Filevrij wordt de corridor echter niet. Enkele knelpunten blijven bestaan, met name in de avondspits.

2. Hoe denkt u bij de uitvoering van de planstudie om te gaan met de andere aspecten van leefbaarheid dan geluidhinder, met name met de luchtkwaliteit rond de te verbreden snelwegen?

2. Op 21 april 2007 heb ik een werkbezoek gebracht aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere om een goed beeld te krijgen van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het gebied. Daarbij heb ik gesproken met bewoners en bestuurders. Ik heb toen toegezegd naar een oplossing te willen zoeken die én de

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

bereikbaarheids- én de leefbaarheidsproblemen verbetert. Inmiddels heb ik, mede in opdracht van de Tweede Kamer, met de regio overeenstemming bereikt over de inpassing. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8. Verdere uitwerking van de afspraken vindt plaats in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB).

Voor wat betreft de aanpak van de luchtkwaliteit is het volgende van belang:

- In zijn algemeenheid geldt, dat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) projecten die “in betekenende mate” (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit worden gebundeld. Daartoe behoort ook het project wegwitbreiding SAA. In het NSL wordt een pakket aan maatregelen gepresenteerd, dat een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit, waaronder technische maatregelen, die leiden tot schonere motoren.
- Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1. nemen door de uitbreiding van de wegcapaciteit aantal en omvang van de files af wat een positief effect heeft op de luchtkwaliteit.
- In Amsterdam-Zuidoost en in Amstelveen verbetert de luchtkwaliteit door de aanleg van tunnels. Om lokale knelpunten bij de tunnelmonden weg te nemen worden ter plaatse schermen geplaatst.
- De plaatsing van geluidsschermen heeft als neveneffect, dat dit leidt tot een betere spreiding van luchtverontreinigende stoffen. Bovendien wordt de plaatsing van de schermen als een innovatieve en duurzaamheidsplichtige opgave beschouwd, waarbij naast het weren van geluid andere functies en voorzieningen worden geïntegreerd, zoals bijvoorbeeld de opvang van fijn stof om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In het kader van het OTB vindt nader luchtonderzoek plaats, waarbij aangetoond moet worden, dat aan de vereisten van de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan. Het luchtonderzoek is gebaseerd op het Voorstel van Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Aan de hand van de resultaten van het onderzoek worden de te treffen maatregelen voor de luchtkwaliteit nader uitgewerkt.

3. Kunt u per deelgebied exact aangeven wat de gevolgen van het Stroomlijnalternatief voor de luchtkwaliteit zullen zijn?

3. Op basis van de uitkomst van het luchtonderzoek dat voor de Trajectnota/MER is uitgevoerd kan worden aangenomen dat in elk deelgebied, al dan niet met behulp van het treffen van aanvullende maatregelen (met name bij de tunnelmonden van de langs de A9 te realiseren tunnels), aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. De gevolgen per deelgebied van het Stroomlijnalternatief voor de luchtkwaliteit zijn nog niet exact aan te geven omdat daartoe eerst ten behoeve van het OTB het luchtonderzoek zal worden uitgevoerd.

Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2.

4. Kunt u uiteenzetten hoe de plannen voor wegwitbreiding op de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere zich verhouden tot de kabinetsambitie om in 2020 13 tot 17 megaton CO2 minder uit te stoten in de sector verkeer?

4. Binnen het kabinetsbrede programma "Schoon en Zuinig" is voor de sector verkeer als doel gesteld om in 2020 de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te brengen tot maximaal 30 – 34 Mton. Om het kabinetsdoel voor de sector verkeer te halen is een omvangrijk maatregelenpakket opgenomen in het werkprogramma Schoon en Zuinig. Het halen van dit doel zou ten opzichte van de verwachte trendgroei in 2020 een reductie van 13 tot 17 Mton betekenen. Bij die trendgroei is rekening gehouden met een nog aanzienlijk verwachte verkeersgroei richting 2020 en het realiseren van vigerende verkeers- en infrastructuurplannen.

5. Welke maatregelen gaat u treffen om de eventuele extra uitstoot door de voorgenomen wegbreedingen compenseren?

5. Vooruitlopend op de concrete resultaten van het luchtonderzoek, dat voor het OTB nog moet worden uitgevoerd, zijn naar verwachting geen extra maatregelen nodig voor de luchtkwaliteit, met uitzondering van de situatie bij de tunnelmonden van de langs de A9 nieuwe te realiseren tunnels. De maatregelen voor de beheersing van de luchtkwaliteit bij deze tunnelmonden zijn nog niet bepaald. Gedacht kan worden aan het plaatsen van schermen langs de tunnelmonden en maatregelen met betrekking tot de tunnel zelf (fysiek en/of met behulp van tunnelventilatie), al dan niet in combinatie met invoering van een maximum-snelheid.

6. Waarom gaat u bij het opsommen van inpassingsmaatregelen geheel voorbij aan de negatieve effecten die uw plannen mogelijk hebben op de luchtkwaliteit?

6. Er wordt zeker niet voorbij gegaan aan de mogelijke negatieve gevolgen die dit kan hebben voor de luchtkwaliteit. Daartoe is en wordt conform wettelijke vereisten luchtonderzoek uitgevoerd en worden extra maatregelen genomen mochten de uitkomsten van het luchtonderzoek dat nodig maken. Zie daarvoor ook het antwoord op vraag 5.

7. Welke maatregelen gaat u op het gebied van luchtkwaliteit nemen om te voorkomen dat omwonenden het kind van de rekening van de uitvoering van het Stroomlijnalternatief worden?

7. Zie hiervoor het antwoord op vraag 5.

8. In hoeverre heeft u uitvoering gegeven aan de opdracht van de Kamer om in overleg met de gemeenten tot een ruimhartige inpassing te komen?

8. Aan deze opdracht van de Kamer heb ik uitvoering gegeven. Op 24 juni, 10 september en 23 oktober 2008 heb ik bestuurlijk overleg gevoerd met de gemeenten Amsterdam, Diemen, Muiden, Weesp en Ouder-Amstel en met de provincie Noord-Holland over de inpassing van de wegbreedingen in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere in de genoemde gemeenten. Dit heeft geresulteerd in overeenstemming met de bestuurders van deze gemeenten over een samenhangend pakket van inpassingsmaatregelen, dat veel verder gaat dan wat wettelijk vereist is.

Daarmee geef ik invulling aan mijn belofte om én de bereikbaarheid én de leefbaarheid in het gebied te verbeteren.

9. De bij de 'Aanvullende Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere' betrokken gemeenten (o.a. Ouder-Amstel en Diemen) worden getroffen door een cumulatie van infrastructurele ontwikkelingen op hun grondgebied, waardoor de leefbaarheid sterk onder druk staat. Bent u van mening, dat de met deze gemeenten gemaakte afspraken en de daarmee gemoeide kosten in redelijke verhouding staan tot de afspraken die met de gemeenten Amstelveen en Amsterdam zijn gemaakt inzake de ondertunneling van de A9?

9. Ja, ik ben van mening dat de met de verschillende gemeenten gemaakte afspraken en daarmee gemoeide kosten met elkaar in redelijke verhouding staan. Bij het maken van de afspraken over de inpassing van de wegwitbreidingen in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere ben ik uitgegaan van maatwerk, waarbij het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit op de verschillende locaties voorop heeft gestaan. Daarbij bleek in Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen de behoefte te bestaan om de wegwitbreiding van de A9 in een tunnel te leggen om zo gelijktijdig de leefbaarheid te verbeteren, gebiedsontwikkeling (woningbouw, kantoorontwikkeling) mogelijk te maken en barrièrewerking te verminderen (herstel ruimtelijke eenheid stedelijk gebied). Bovendien bleken beide gemeenten bereid hieraan financieel bij te dragen. Voor de uitbreiding van de A6 in Almere wordt ter hoogte van de Weerwaterzone een soortgelijke oplossing op zijn (financiële) haalbaarheid onderzocht. In de andere gemeenten bestaan geen plannen voor gebiedsontwikkeling. Maar ook daar zijn afspraken gemaakt over een bij de lokale situatie passend samenhangend pakket van inpassingsmaatregelen, dat veel verder gaat dan wat wettelijk vereist is.

10. Waarom wordt er beduidend meer geld uitgetrokken voor inpassingsmaatregelen langs de A9 dan langs de A1?

10. Zie hiervoor het antwoord op vraag 9.

11. Kunt u garanderen, dat tegenvallers bij de uitvoering van de planstudie (bijvoorbeeld bij de uitvoering van de tunnels in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost) niet ten koste zullen gaan van de met de andere gemeenten afgesproken maatregelen?

11. Ja, ik zal mij houden aan de afspraken over de inpassing van de wegwitbreidingen in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere, zoals vastgelegd in de overeenkomsten met de regio van 29 oktober 2007 en 27 oktober 2008.

12. Wat is de inhoudelijke argumentatie voor het weigeren van het plaatsen van het geluidscherm (boven de weg) dat wenselijk werd geacht door lokale bestuurders te Diemen?

12. De door de lokale bestuurders van Diemen gewenste overkapping wordt een zeer grote constructie en betekent een grote ingreep in het landschap en in de stad. De

Rijksadviseur voor de infrastructuur heeft daarom kritisch over de overkapping geadviseerd. Bovendien blijkt uit aanvullend geluidsonderzoek, dat aanvaardbare geluidsniveaus voor de woningen en flats in Diemen langs de A1 en A10-oost effectiever en goedkoper met geluidsschermen kunnen worden bereikt dan met een overkapping. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 27.

13. Is er in de OTB-fase nog ruimte voor het inplannen van meer geluidsschermen in plaats van gevelisolatie te Diemen?

13. In de OTB-fase wordt onderzocht of het mogelijk is om met hogere geluidsschermen de hoeveelheid gevelisolatie te beperken. Over de verdeelsleutel van de meerkosten dienen de partijen nog aanvullende afspraken te maken. De regionale partners hebben verklaard hiervoor open te staan.

14. Is er een relatie tussen de wegbuitbreidingen op de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere en een eventuele IJmeerverbinding per spoor en/of weg?

14. In de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) zijn de effecten van de aanleg van een IJmeerverbinding (combinatie van weg en openbaar vervoer) als scenario meegenomen. De IJmeerverbinding zelf wordt als alternatief onderzocht in de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). Het betreft een mogelijke OV verbinding via het IJmeer, al dan niet in combinatie met een regionale weg.

15. Hoeveel minder auto's zullen er op de corridor Schiphol – Amsterdam - Almere gaan rijden door Anders Betalen voor Mobiliteit?

15. De in het kader van de planstudie uitgevoerde gevoeligheidsanalyse laat zien, dat beprijzen leidt tot een reductie van de groei van het autoverkeer op het hoofdwegennet op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, maar niet tot een absolute afname ten opzichte van de huidige situatie. Door het invoeren van ABvM nemen de geprognosticeerde etmaalintensiteiten in 2020, afhankelijk van het wegvak, gemiddeld met circa 10% af, met lokaal uitschieters variërend van 5% tot 20%.

16. Wat is uw mening over de brief van de gemeenteraad van Diemen (d.d. 17 november 2008), waarin de gemeenteraad stelt dat het pakket aan inpassingsmaatregelen 'beneden de maat' is en hoe bent u van plan met deze bezwaren om te gaan?

16. Met de wethouder van Diemen heb ik overeenstemming bereikt over een samenhangend pakket van inpassingsmaatregelen. Conform afspraak zal dit pakket worden besproken in de gemeenteraad van Diemen. De publieke actie van de gemeenteraad van Diemen op 6 december jl. laat zien, dat de gemeenteraad de maatregelen niet ver genoeg vindt gaan. Ik ben hierover teleurgesteld. Het afgesproken pakket van inpassingsmaatregelen gaat veel verder dan wat wettelijk vereist is. Bovendien wordt het volledige pakket vanuit het projectbudget betaald, zonder regionale bijdrage. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 8. heb ik hiermee voldaan aan de opdracht van de Kamer en heb ik mijn belofte aan Diemen om én de bereikbaarheid én de

leefbaarheid te verbeteren gehouden. Van mij kan niet redelijkerwijs verwacht worden verder te gaan. Ik zal daarom vasthouden aan het afgesproken pakket van inpassingsmaatregelen.

17. Waarop baseert u de bewering dat u overeenstemming over de ruimtelijke inpassingsmaatregelen heeft bereikt in de gemeenten Diemen en Ouder-Amstel en kunt u de Kamer de overeenkomsten, waarin deze overeenstemming is vastgelegd, toezenden?

17. Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 8 heb ik op 23 oktober 2008 in een bestuurlijk overleg, onder meer met de gemeenten Diemen en Ouder-Amstel, overeenstemming bereikt over een samenhangend pakket van inpassingsmaatregelen voor de wegwitbreidingen in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze overeenstemming is vastgelegd in een verslag van het betrokken overleg, dat tijdens de Randstad Urgent conferentie van 27 oktober 2008 door de betrokken wethouders en de gedeputeerde van Noord-Holland is ondertekend. Het getekende verslag is bijgevoegd. Tevens is afgesproken dat de afspraken ter goedkeuring zullen worden voorgelegd aan colleges, raden en staten.

18. Wat zijn de gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid van het meer dan verdubbelen van de capaciteit van de Gaasperdammerweg?

18. De luchtkwaliteit verbetert sterk op de locatie van de tunnel. Nabij de tunnelmonden verslechtert de luchtkwaliteit. Er wordt daarom in de trajectnota/MER een voorstel gedaan om maatregelen te treffen bij de tunnelmonden waarmee de norm niet wordt overschreden. In het OTB zal een nadere uitwerking worden gegeven van deze maatregelen.

Voor geluid geldt dat door realisatie van de tunnel de geluidbelasting per saldo afneemt. Langs het traject voor en na de tunnel zal door middel van geluidschermen en het toepassen van geluidsreducerend asfalt, zoals dubbellaags ZOAB, aan de norm worden voldaan.

19. Waarom komt er geen busbaan bij de Gaasperdammerweg?

19. Busverkeer is in Amsterdam-Zuidoost gericht op de grote werkgebieden rondom station Bijlmer Arena. Bussen van en naar het Gooi en Flevoland rijden via de Karspeldreef en de S113 Kromwijkdreef. Ook de Zuidtangent van en naar IJburg zal van die route gebruik gaan maken. Tussen de S113 Kromwijkdreef en de A1 wordt wel over een lengte van 3 kilometer gebruik gemaakt van de A9. Op dat gedeelte krijgen bussen ontheffing om bij file van de vluchtstrook gebruik te mogen maken.

20. In hoeverre is er flexibiliteit in de fase van het ontwerp-Tracébesluit ten behoeve van het optimaliseren van het ontwerp van de tunnel Amstelveen, zodat de ondergrondse inpassing van de A9 optimaal kan worden afgestemd op de bovengrondse gebiedsontwikkeling?

20. De gebiedsontwikkeling van Amstelveen ligt nog niet vast. Het uitgangspunt voor de bovengrondse gebiedsontwikkeling is de wijze waarop de A9 ondergronds in het (O)TB wordt ingepast. De ondergrondse inpassing van de A9 wordt afgestemd met de gemeente Amstelveen.

21. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie Cramer/Haverkamp (kamerstuk 30800 A, nr. 76), waarin is gevraagd om nader onderzoek naar de haalbaarheid van een OV-tunnelbuis naast de A9 en waarom wordt de uitwerking van deze motie niet genoemd in het kabinetsbesluit, maar wordt daarin alleen verwezen naar een wens van de gemeente Amstelveen voor een OV-koker?

21. De motie Cramer/Haverkamp (kamerstuk 30800 A, nr. 76) heb ik uitgevoerd. Op basis van de motie is in de planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere een extra tunnelbuis naast de A9 voor hoogwaardig openbaar vervoer door Amstelveen als optie onderzocht. De resultaten hiervan staan beschreven in de Trajectnota/MER (Deel A-I: De hoofdlijnen, blz. 50). Onderzocht is een 2x1 rijstroken tellende vrije busbaan voor – in eerste instantie – gebruik door bussen van de Zuidtangent, maar met een zodanig profiel dat deze op termijn gebruikt kan worden voor railgebonden voertuigen. Op basis van de resultaten van het onderzoek is niet voor een aparte tunnelbuis voor hoogwaardig openbaar vervoer gekozen, maar voor het laten rijden van bussen op de vluchtstrook bij file plus, indien nodig, busstroken naast de lokale weg boven op de tunnel in Amstelveen. Dit is opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer van 27 oktober 2008.

22. Als u al een keuze inzake de OV-koker heeft gemaakt, kunt u deze keuze dan onderbouwen?

22. Aan het thans niet kiezen voor een aparte tunnelbuis naast de A9 voor hoogwaardig openbaar vervoer door Amstelveen liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- De hoge kosten variërend tussen €95 en €145 miljoen (afhankelijk van de te kiezen variant), in relatie tot het beperkte gebruik en de beperkt te realiseren reistijdwinst.
- De onzekerheid of en wanneer een vertramming van de Zuidtangent aan de orde is.
- Extra ruimtebeslag, waardoor sloop van bestaande bebouwing nabij het oude dorp van Amstelveen noodzakelijk wordt. Hiervoor is onvoldoende draagvlak in de gemeente Amstelveen.
- Door extra ruimtebeslag en tunnelveiligheid wordt de beschikbare ruimte voor stedelijke ontwikkeling van de A9-zone beperkt.

23. Deelt u de mening dat een vrijliggende oost-west OV-verbinding door Amstelveen in de A9-zone sowieso noodzakelijk is voor een toekomstvast OV-net, omdat de rest van het Zuidtangent-tracé al vrijwel geheel vrijliggende infrastructuur heeft en toekomstige vertramming niet mogelijk is als de Zuidtangent blijft meerijden over de snelweg.

23. Nee, die mening deel ik niet.

Door de uitbreiding van de A9 zal de doorstroming van het verkeer aanmerkelijk verbeteren. Ook de bussen van de Zuidtangent zullen hiervan profiteren. In geval er

incidenteel toch sprake is van files, zorgt het laten rijden van bussen op de vluchtstrook er voor dat de bussen geen vertraging oplopen.

Het succes van de Zuidtangent in zijn huidige hoedanigheid laat zien dat hoogwaardig openbaar vervoer goed mogelijk is met bussen. De oorspronkelijke plannen van de Zuidtangent voorzien in de mogelijkheid op langere termijn van vertramming. Indien dit aan de orde is, is technisch gezien het separaat aanleggen van een extra tunnelbuis goed mogelijk. Daarbij gelden uiteraard wel de overwegingen rond het extra ruimtebeslag, zoals beschreven in het antwoord op vraag 22.

24. Bedoelt u, wanneer u aangeeft dat een gedeelte van de Gaasperdammerweg voorzien wordt van wanden en een dak, dat daar een tunnel zal worden gerealiseerd?

24. Dat wordt inderdaad bedoeld. De Gaasperdammerweg komt in Amsterdam-Zuidoost over een lengte van 3 km in een tunnel te liggen.

25. Waarom wordt er bij de A10 uitgegaan van een stand still op het gebied van het geluid, en niet van een verbetering?

25. Uitgangspunt voor het treffen van geluidswerende voorzieningen wordt gevormd door de vereisten vanuit de Wet Geluidhinder. Op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie Haverkamp/Vermeij<sup>1</sup>, zijn in overleg met de gemeenten afspraken gemaakt over een ruimhartige inpassing, die uitgaat boven wat wettelijk verplicht is. Daarbij is gezamenlijk als uitgangspunt gekozen voor stand still 2008.

Uitgevoerd onderzoek laat zien, dat stand still 2008 in het algemeen betekent dat voor de meeste woningen sprake is van een afname van het geluid ten opzichte van het niveau in 2008. Dat komt omdat de hoogte van de schermen gedimensioneerd is op de meest kritische locaties in de wijk en/of de meest kritische verdiepingen in een gebouw. In 2008 hebben langs de A1 en de A10-Oost (Diemen, Amsterdam Oost/Watergraafsmeer, Duivendrecht) ruim 7.000 woningen meer geluid dan 48 dB. In de toekomstige situatie is bij stand still 2008 dit aantal gedaald tot ca. 3.000 woningen.

Daarnaast is in het overleg met de gemeenten afgesproken om bij het dimensioneren van de geluidswerende voorzieningen langs de A1 en de A10-Oost te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om verder te gaan dan "Stand Still 2008" en het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB nog verder terug te brengen.

26. Welke mogelijkheden ziet u om de geluidsbelasting langs de A10 oost terug te dringen?

26. Afgesproken is de geluidsbelasting langs de A10-oost terug te dringen door de toepassing van geluidsreducerend asfalt, zoals bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB, de aanleg van geluidsschermen en gevelisolatie.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 089, nr. 11



27. Waarom kiest u niet voor een – door Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel bepleite – lichte overkapping van de A10 oost?

27. De Rijksadviseur voor de infrastructuur heeft kritisch over de overkapping geadviseerd. De overkapping wordt een zeer grote constructie (dan het grootste bouwwerk van Nederland) en betekent een grote ingreep in het landschap en in de stad. Een dergelijke kap vergroot de reeds grote schaal van de weg zelf. De relatie met de kleinschalige omliggende bebouwing is "moeizaam". Vooral bij Betondorp is het maatverschil tussen de weg en de overkapping en de schaal van de woningen erg groot. Het hoogteverschil zal zo'n 30 meter bedragen. De Rijksadviseur beschouwt een kap dan ook als een laatste middel om de problemen rond fijnstof en geluid op te lossen. Daarnaast zijn de kosten van een overkapping aanzienlijk. Een lichte overkapping langs en over de A1 en de A10 wordt ruwweg begroot op €270 à 450 miljoen. Geluidsschermen over hetzelfde traject langs de weg komen op een bedrag in de orde van grootte van €60 miljoen. De hier genoemde kostenramingen tonen aan dat het plaatsen van schermen vele malen goedkoper is dan het plaatsen van een lichte overkapping, terwijl ook met schermen een aanzienlijke reductie van geluidsniveaus wordt bereikt.

28. Waarom wordt er wel voor een tunnel gekozen bij Amstelveen, maar niet bij de Gaasperdammerweg, de A10 Oost en de A1?

28. Zowel voor de A9/Gaasperdammerweg door Amsterdam-Zuidoost als voor de A9 door Amstelveen is gekozen voor een tunnel. Belangrijk argumenten daarvoor zijn:

- verbeteren van de leefbaarheid;
- gebiedsontwikkeling (woningbouw, kantoorontwikkeling);
- verminderen barrièrewerking (herstel ruimtelijke eenheid stedelijk gebied).

Bovendien bleken beide gemeenten bereid hieraan financieel bij te dragen.

In Amsterdam-oost/Watergraafsmeer, Diemen en Duivendrecht bestaan geen plannen voor gebiedsontwikkeling. Maar ook daar zijn afspraken gemaakt over een bij de lokale situatie passend samenhangend pakket van inpassingsmaatregelen, dat veel verder gaat dan wat wettelijk vereist is.

Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 9.

29. Hoe duurzaam is de geluidsafname die door dubbellaags ZOAB bewerkstelligd wordt?

29. In geluidsmodellen wordt uitgegaan van een groot positief effect van dubbellaags ZOAB. Bekend is dat gedurende de levensduur door slijtage en het dichtslibben de geluidsreductie enigszins afneemt. Ten aanzien van het effect van geluidsreducerend asfalt op de langere termijn is in de overeenkomst met de regio vastgelegd dat afspraken zullen worden gemaakt om de overeengekomen geluidsreductie zo goed mogelijk te behouden, bijvoorbeeld door een intensief onderhouds- en schoonmaakprogramma.

30. Welke garanties biedt u de gemeenten voor het geval dat het geluidreducerend effect van het dubbellaags ZOAB op de langere termijn geen stand blijkt te houden?

30. Zie hiervoor het antwoord op vraag 29.

31. Waarom kiest u niet primair voor hogere geluidschermen om de geluidsreductie in het plangebied te realiseren, maar voor een mix van geluidschermen en dubbellaags ZOAB?

31. Door te kiezen voor een combinatie van geluidsreducerend asfalt en geluidschermen kan de lengte en hoogte van de geluidschermen worden beperkt. Dit heeft als voordelen, dat de barrièrewerking van en visuele hinder door de schermen wordt verminderd. Daarnaast leidt het tot minder hoge kosten en daarmee een doelmatiger inzet van de beschikbare financiële middelen.

32. Wordt het huidige geluidsniveau in Diemen en Muiden als referentie genomen, ondanks klachten van lokale bestuurders over een 'handhavingsgat'?

32. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 25 betekent het hanteren van stand still 2008 als uitgangspunt, dat het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB aanzienlijk wordt teruggedrongen. Vanwege het door de gemeente Diemen aangekaarte 'handhavingsgat' heb ik bovendien afgesproken om in Diemen Noord het geluidsscherm 1 meter hoger aan te leggen dan de hoogte die nodig is om stand still 2008 te bereiken. Dit zal het aantal woningen in Diemen Noord met een geluidbelasting boven 48 dB nog eens halveren.

33. Wordt de huidige situatie wat betreft fijnstof (met name te Diemen) nog verbeterd, bijvoorbeeld door middel van elektrostatische zuiveringstechnieken?

33. Indien uit het luchtonderzoek, dat in de OTB-fase wordt uitgevoerd, zou blijken dat maatregelen genomen moeten worden om te voldoen aan de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit, dan zal dit uiteraard worden meegenomen.

34. Wat zijn de lange-termijnverwachtingen over bezwaarprocedures van toekomstige bewoners tegen de geluidsnorm die u in Diemen en Muiden wilt hanteren?

34. In het kader van de Standpuntbepaling is op verzoek van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie Haverkamp/Vermeij, een pakket aan bovenwettelijke maatregelen met de regio vastgesteld. Deze worden nader uitgewerkt ten behoeve van het OTB. Omdat dit bovenwettelijke maatregelen zijn, is er juridisch weinig risico voor bezwaarprocedures. Uiteraard staat het bewoners vrij om bezwaren in te dienen.

35. Kunt u onderbouwen waarom er bij Diemen veel minder gedaan wordt om de leefomgeving te beschermen dan op sommige andere plaatsen, bijvoorbeeld door de keuze om de Gaasperdammerweg slechts ten dele te ondertunnelen, terwijl de weg bij Amstelveen geheel ondertunneld wordt?

35. Zie hiervoor het antwoord op vraag 9.

36. Vormen de nieuw aan te leggen A1 en de daarbij eventueel tegelijkertijd aan te leggen spoorverbinding belemmeringen voor de reeds bestaande infrastructuur?

36. De omgelegde A1- al dan niet gecombineerd met een spoorverbinding - vormt geen belemmering voor reeds bestaande infrastructuur. Bestaande infrastructuur, zijnde het onderliggend wegennet, blijft gehandhaafd of wordt op goede wijze vervangen.

37. Is uitbreiding van de bestaande spoorverbinding niet 'slechts' een tussenoplossing en zou u door koppeling van de aanleg/uitbreiding van de A1 en die van de spoorverbinding niet jaren in de voorbereidings- en uitvoeringstijd winnen bij de gewenste en noodzakelijke OV-uitbreiding?

37. Uitbreiding van de bestaande spoorverbinding is zeker niet 'slechts' een tussenoplossing. Door de investeringen die de komende jaren in het bestaande spoor op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) plaatsvinden – in totaal heeft het kabinet hiervoor € 1,35 miljard gereserveerd – zal zowel de capaciteit als de kwaliteit van het spoorvervoer verbeteren. Ook op de lange termijn – dan bedoel ik de periode na 2020 – zullen meer investeringen in het OV nodig zijn. Deze investeringen moeten aansluiten op de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Het is niet zinvol nu al voor het spoor te besluiten tot een koppeling van de aanleg / uitbreiding van de A1. Besluiten over investeringen in het OV op de lange termijn worden in samenhangen genomen met besluiten over onder meer de Schaalsprong Almere en de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad en van het IJmeer/Markermeer. In het project OV SAAL worden diverse OV oplossingen onderzocht die rekening houden met de toekomstige (ruimtelijke) opgaven. Daartoe behoren zowel oplossingen via een nieuwe hoofdverbinding (een IJmeerverbinding) als via de bestaande hoofdverbinding (de Hollandse brug). Tot die laatste behoort ook een tracé met een bypass langs de A1 voor treinen van Flevoland in richting Amsterdam.

In de planstudie weg SAA wordt bij de ruimtelijke uitwerking van de verbreding en inpassing van de A1 vooralsnog rekening gehouden met deze eventuele aanleg van de in het project OV SAAL te onderzoeken spoorvariant langs de A1. Tevens zal worden gezien welke invloed een dergelijke ruimtelijke reservering heeft op de planstudie weg SAA en de planvorming Bloemendalerpolder, waarbij bebouwing in de Bloemendalerpolder niet onmogelijk gemaakt mag worden. Of een daadwerkelijke ruimtelijke reservering noodzakelijk is, zal afhankelijk zijn van de besluitvorming die eind 2009 in het kader van het project OV SAAL plaatsvindt.

38. Welke investeringslasten zijn gemoeid met een uitbreiding van twee tot vier sporen naast de bestaande spoorverbinding via Weesp en wat zouden de investeringslasten bedragen van het aanleggen van zes tot acht sporen langs de A1, ter vervanging van de huidige spoorverbinding over het gebied tussen de Hollandse brug en Diemen?

38. In het onderzoek dat binnen OV SAAL wordt uitgevoerd zal allereerst nader worden gezien welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om voldoende capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden. De kosten van een uitbreiding van het spoor via Weesp zijn zeer afhankelijk van de wijze waarop de Vecht wordt gekruist en zullen in deze onderzoeksfase voor verschillende varianten inzichtelijk worden gemaakt. In het onderzoek van OV SAAL

is een bypass langs de A1 opgenomen. Het betreft twee sporen tussen de Hollandse brug en Diemen voor het treinverkeer tussen Amsterdam en Flevoland. Ontwerpen en kostenramingen zullen ten behoeve van de besluitvorming eind 2009 beschikbaar zijn. Realisatie van zes tot acht sporen langs de A1, als vervanging van de gehele spoorbundel door Weesp, maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. De investeringslasten van zes tot acht sporen langs de A1 zijn derhalve niet bekend.

39. Is het juist dat met de realisatie van zes tot acht sporen, als vervanging van de huidige spoorverbinding tussen Schiphol/Amsterdam en Almere, de capaciteit voor de komende drie decennia voldoende is voor de verwachte reizigersgroei richting Noord-Nederland/Duitsland?

39. Voor alle lange termijn oplossingsrichtingen die in het kader van het project OV SAAL worden uitgewerkt geldt dat zij zich richten op het bieden van een oplossing voor de verwachte reizigersgroei op de corridor in de periode tot 2030, mede in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen.

40. Welke tijdswinst zou kunnen worden bereikt door te kiezen voor een spoorverbinding langs de A1 in plaats van langs de huidige route via Weesp, gezien het feit dat zo'n spoorverbinding door grasland aangelegd zou kunnen worden?

40. Op dit moment is niet bekend welke tijdswinst kan worden geboekt bij planvorming en realisatie van een spoorverbinding langs de A1. Allereerst wordt onderzocht in welke OV oplossing het beste kan worden geïnvesteerd. Dit zal samenhangen met besluiten over onder meer de Schaalsprong Almere en de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad. In het project OV SAAL worden diverse OV oplossingen onderzocht die rekening houden met de toekomstige (ruimtelijke) opgaven. Daartoe behoren zowel oplossingen via een nieuwe hoofdverbinding (een IJmeerverbinding) als via de bestaande hoofdverbinding (de Hollandse brug). In het onderzoek zal zeker aandacht zijn voor inpasbaarheid en faseerbaarheid van de oplossingsrichtingen en de invloed daarvan op de benodigde doorlooptijd. Nadere besluitvorming volgt eind 2009.

41. Wat zou de reistijdverkorting behelzen tussen Almere en Amsterdam door aanleg van een spoorverbinding langs de A1 ter vervanging van de huidige spoorverbinding door Weesp, uitgaande van een nieuw station langs de A1, en wat zou de economische en maatschappelijke waarde van deze reistijdverkorting en de daarmee gepaard gaande capaciteitsuitbreiding op de spoorverbinding behelzen?

41. Op basis van de op dit moment beschikbare onderzoeksresultaten ga ik ervan uit dat de aanleg van een spoorverbinding langs de A1 ter vervanging van de huidige spoorverbinding door Weesp niet kansrijk is en derhalve niet verder hoeft te worden onderzocht. Dit onder meer vanwege grote effecten op de leefomgeving in Naarden en Bussum omdat in dit geval voor de spoorverbinding vanuit het Gooi vanaf station Naarden-Bussum al een ander tracéverloop moet worden gekozen. Een tracé met een bypass langs de A1 tussen de Hollandse brug en Diemen voor treinen van Flevoland in de richting van Amsterdam zal wel nader worden onderzocht. De reistijdswinst die

daadwerkelijk kan worden geboekt zal niet alleen afhangen van het gekozen tracé, maar ook van de dienstregeling die met zo'n tracé langs de A1 mogelijk is. Dit zal in het variantenonderzoek ten behoeve van de besluitvorming eind 2009 inzichtelijk worden gemaakt.

42. Klopt het dat op een spoorverbinding langs de A1 het externe veiligheidsrisico (zowel locatie- als groepsrisico) veel adequater zou kunnen worden beheerst dan op het huidige tracé dwars door de kern van Weesp, met name wat betreft de bereikbaarheid van de spoorverbinding voor hulpdiensten in geval van calamiteiten?

42. De aanleg van een spoorverbinding langs de A1 zoals beschreven bij het antwoord op vraag 41 wordt niet kansrijk geacht. Daarom zal dit alternatief niet nader worden onderzocht. Een tracé met een bypass langs de A1 wordt wel nader onderzocht. In het onderzoek zal aandacht worden besteed aan de externe veiligheid. Nadere besluitvorming op basis van de onderzoeksresultaten volgt eind 2009.

43. Kunt u aangeven wat de voordelen van een spoorverbinding door een aquaduct naast de A1 zouden behelzen, ten opzichte van de huidige spoorverbinding over de Vecht, met name voor de recreatieve verbindingen zoals bijvoorbeeld de 'Staande Mastroute', maar ook voor de weggebruikers?

43. Het voordeel van een aquaduct ten opzichte van de huidige brug is dat scheepvaart en het spoorverkeer elkaar niet meer hinderen. Dit staat los van de locatie van het aquaduct. Ook met een aquaduct in Weesp kan dit voordeel worden bereikt. De relatie met de weggebruikers zie ik niet direct.

44. Houdt u voldoende regie op de voorgestane integratie van de (plan)processen van de A1, de spoorverbinding en de ontwikkelingen in de Bloemendalerpolder en het voormalige KNSF-terrein, gezien de relatie tussen de beide nieuwe woningbouwlocaties en de keuze voor de locatie van het spoor en een station?

44. Ja, ik houd voldoende regie.

Zowel het project wegbuitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere als het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad maken onderdeel uit van het programma Randstad Urgent. Via beide projecten, en in afstemming met het ministerie van VROM, zijn er functionele lijnen met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Bloemendalerpolder/KNSF-terrein om zo tot afgestemde keuzes te komen.

45. Is uw suggestie om voor 'een beperkt aantal woningen' in de Bloemendalerpolder te kiezen voor geluidswaarden tot 53 dB niet in strijd met de wet Geluidhinder, omdat dit nieuwe woningen betreft?

45. Nee, een waarde van 53 dB voor nieuwbouwwoningen is niet in strijd met de Wet Geluidhinder.

Voor nieuwe woningen is de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Dit is uitgangspunt geweest voor het uitwerken van geluidswerende voorzieningen voor de nieuwbouw in de

Bloemendalerpolder. Voor enkele woningen uit het plan bleek 48 dB niet haalbaar zonder erg dure maatregelen, die het landschappelijk beeld zouden ontsieren (hoge schermen). Daarom is met de gemeenten afgesproken, dat kan worden gekozen voor het beperkt toestaan van hogere grenswaarden (tot 53 dB op de daken van de woningen (7,5 meter hoogte) aan de randen in het noordoostelijke deel van het plangebied, voor de bebouwing nabij het aquaduct.

46. Klopt het dat u heeft toegezegd dat voor de (huidige) spoorverbinding de maximale geluidbelasting van 48 dB op de gevels van nabijgelegen woningen ook geldt voor de nieuwbouwlocatie in de Bloemendalerpolder?

46. Nee, de afspraken over geluidswerende voorzieningen hebben uitsluitend betrekking op de uitbreiding van de A1 ter hoogte van de woningbouwlocatie Bloemendalerpolder/KNSF-terrein en hebben geen betrekking op de huidige spoorverbinding.

47. Heeft onderzoek aangetoond dat de huidige geluidbelasting voor de te realiseren woningen in de Bloemendalerpolder fors boven de wettelijk vastgestelde norm ligt?

47. Uit de geluidsonderzoeken die zijn uitgevoerd voor het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A1/A6 Diemen-Muiderberg-Almere en de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere blijkt, dat de huidige geluidbelasting in delen van de Bloemendalerpolder hoger is dan de grenswaarde van 48dB.

48. Welke concrete maatregelen kunnen deze mogelijk te hoge geluidbelasting voor de te realiseren woningen in de Bloemendalerpolder reduceren tot de wettelijke norm en wat zouden de investeringskosten daarvoor zijn?

48. De te hoge geluidbelasting bij een verlegde en verbrede A1 kan worden teruggebracht door middel van geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt. De investeringskosten daarvoor bedragen enkele tientallen miljoenen euro's. Ook kunnen eisen aan de isolatie van de te bouwen woningen worden gesteld.

49. In hoeverre belemmert het Trajectnota/MER ontwerp van de A6, dat ertoe leidt dat Almere doorsneden zal worden door een achtbaansnelweg, de ontwikkeling van het centrum van Almere bij de doorgroei van de stad naar 350.000 inwoners?

49. De A6 speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van Almere. Mede daardoor is in het verleden gekozen voor een tracé door Almere. Bij een doorgroei van Almere blijft deze ontsluitende functie van de A6 van groot belang. Uitbreiding van de capaciteit naar 4x2 rijstroken waarborgt deze functie. Dat de A6 ook steeds meer als barrière gaat werken tussen de verschillende stadsdelen van Almere wordt als risico onderkend. Om die reden werkt V&W in een Stuurgroep A6-zone samen met de gemeente Almere, de provincie Flevoland, Staatsbosbeheer, het ministerie van VROM en de Rijksbouwmeester aan een optimale inpassing van de A6 in de toekomstige stad. Daarbij is de relatie tussen de noordwest- en de zuidoostzijde van de A6 een belangrijk aandachtspunt.

50. Wat zouden de voordelen voor de ontwikkeling van het centrum van Almere zijn als de A6 bij het Weerwater op maaiveldniveau komt te liggen en overkapt wordt?

50. De plek waar de A6 en het Weerwater bij elkaar komen tussen Almere Haven en Almere Stad zal in de toekomst ongeveer het geografisch centrum van Almere zijn. Daar liggen kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Studies van de gemeente Almere geven aan dat de ontwikkelingsmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van het gebied aanzienlijk groter zullen worden, als daar de weg in de toekomst over een lengte van ruim een kilometer overkluisd kan worden. Daarmee wordt het te ontwikkelen gebied groter. Bovendien worden de nadelige effecten van de weg (op de luchtkwaliteit en geluidhinder) ter plaatse grotendeels weggenomen, waardoor er een kwalitatief aantrekkelijke omgeving ontstaat met uitstekende verbindingen. Daarvoor is het nodig dat de weg ter plaatse op maaiveldniveau komt te liggen.

De gemeente Almere werkt samen met de ministeries van VROM en VenW aan uitwerking van de ideeën en aan een kosten-batenanalyse en een business case. Op grond hiervan zal in het voorjaar van 2009 een keuze worden gemaakt tussen uitbreiding van de A6 conform de huidige hoogteligging (zoals onderzocht in de Trajectnota/MER SAA) en een ligging op maaiveld. Bij de besluitvorming zullen de kosten en de verdeling tussen partijen een belangrijke rol spelen.

51. Wat betekent de variant 'de A6 bij het Weerwater op maaiveld' in kwalitatieve zin voor de ontwikkeling van Almere in vergelijking met de variant uit de Trajectnota/MER?

51. Zie hiervoor het antwoord op vraag 50.

52. Waartoe bent u bereid om het op maaiveldniveau aanleggen van de A6 bij het Weerwater in Almere binnen het project Schiphol - Amsterdam - Almere mogelijk te maken, aansluitend op een bijdrage uit het budget nota Ruimte van uw ambtsgenoot van VROM voor het overkluizen van de A6?

52. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 50 zal op grond van nader onderzoek in het voorjaar van 2009 een keuze worden gemaakt tussen uitbreiding van de A6 conform de huidige hoogteligging (zoals onderzocht in de Trajectnota/MER SAA) en een ligging op maaiveld. Bij de besluitvorming zullen de kosten en de verdeling tussen partijen een belangrijke rol spelen. Ik kan daar nu niet op vooruit lopen. Wel is van belang, dat voor het project SAA een taakstellend budget beschikbaar is van €3.362 miljoen (prijsspeil 2006, inclusief een regionale bijdrage van €261 miljoen), inclusief inpassing. Een mogelijke financiële bijdrage aan de verdere inpassing van A6 bij het Weerwater vanuit het project zal dan ook binnen dit budget gefinancierd moeten worden.

53. Waarom wordt er bij het A6 knooppunt uitgegaan van een stand still op het gebied van het geluid, en niet van een verbetering?

53. De keuze voor stand still 2008 sluit aan bij de afspraken die zijn gemaakt met andere gemeenten. Zie hiervoor het antwoord op vraag 25.

Uitgaan van stand still 2008 betekent in het algemeen een verbetering van de geluidssituatie ten opzichte van de bestaande situatie. Dat komt omdat de hoogte van de schermen gedimensioneerd wordt op de meest kritische locaties in een wijk en/of de meest kritische verdiepingen in een gebouw.

54. Welke extra inpassingsmaatregelen worden nog onderzocht?

54. Tijdens de Randstad Urgent conferentie van 27 oktober 2008 is met de provincie Flevoland en de gemeente Almere een intentieverklaring getekend, waarin onder meer wordt afgesproken nadere afspraken vast te leggen over de inpassing van de A6. Het gaat om:

- het ontwerp van de Hollandse Brug en omgeving;
- het ontwerpen van de bestaande en nieuwe dwarsverbindingen;
- het ontwerp van het verkeersknooppunt S101 (A6-Hoge Ring) en de bijbehorende ruimtelijke aanpassingen in het Kromslootpark;
- de ontwikkeling van een ecoduct bij het Oostvaarderswold.

55. Waarom worden de kosten nog op het prijspeil van 2006 geraamd en wat zouden deze kosten bedragen op het prijspeil van 2008?

55. De raming, die in de Trajectnota/MER is gehanteerd, dateert uit begin 2007. Daarbij is gebruik gemaakt van de op dat moment meest recente informatie, namelijk die van eind 2006. Geïndexeerd naar prijspeil 2008 op basis van IBOI worden de kosten geraamd op €3,427 miljard (inclusief regionale bijdrage).

56. Waarom wordt het oorspronkelijk voor dit project gereserveerde budget van € 4,5 mrd. niet volledig voor het project ingezet en waarom zijn de plannen voor de IJmeerbrug, waar als het goed is wel geld voor beschikbaar is, niet verder uitgewerkt?

56. Over de besteding van de €4,5 miljard bent u geïnformeerd door de minister van Financiën bij brief van 30 juni 2008. Uit de brief is het volgende van belang:

- Voor de ontsluiting van de Noordvleugel over de weg heeft het kabinet in 2005 binnen het FES een bedrag van €4,5 miljard gereserveerd voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.
- In oktober 2007 heeft het kabinet in het kader van de planstudie gekozen voor uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur. Inclusief inpassing en een financiële bijdrage aan groen-blauwe projecten wordt hiervoor vanuit het FES een bedrag ingezet van €3,231 miljard.
- Voor de Zuidas is een bedrag gereserveerd van €289 miljoen.
- De resterende €980 miljoen wordt binnen het FES gereserveerd voor V&W-investeringen in mobiliteit in den brede.

De €980 miljoen maken onderdeel uit van de financiering van de MobiliteitsAanpak waarover ik u recentelijk heb geïnformeerd.

Zoals ik u in het antwoord op vraag 14 heb aangegeven maakt de IJmeerverbinding geen onderdeel uit van de wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, maar wordt deze



verbinding als alternatief onderzocht in de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). Het betreft een mogelijke OV verbinding via het IJmeer, al dan niet in combinatie met een regionale weg.

57. Kunt u naast een overzicht van de dekking van de kosten ook een overzicht geven van de uitgaven, waarin u specificeert hoeveel geld u uitgeeft aan elk wegdeel?

57. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 55 worden de totale kosten thans geraamd op € 3,427 miljard. De kosten zijn globaal als volgt over de verschillende wegdelen verdeeld:

A9 Holendrecht-Badhoevedorp	25 %
A9 Gaasperdammerweg	35 %
A10-Oost/A1 Diemen-Watergraafsmeer	5 %
A1 Muiderberg-Diemen	10 %
A6 Muiderberg-Almere Buiten	25 %

58. Kunt u onderbouwen waarom u, in tegenstelling tot het advies van de commissie m.e.r., zonder de effecten van de kilometerheffing te kennen, doorgaat op het spoor van wegbreiding?

58. Zoals ik in mijn brief van 27 oktober 2008 over de wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heb aangegeven, heb ik het advies van de commissie voor de m.e.r. over prijsbeleid inhoudelijk over genomen. Dat betekent dat een referentiesituatie met beprijzen zal worden uitgewerkt, waarmee de alternatieven worden vergeleken. Deze aanvullende informatie zal bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter visie worden gelegd. Tevens heb ik aangegeven vooralsnog geen redenen te hebben om te veronderstellen dat het aanvullend onderzoek met prijsbeleid tot een ander besluit zal leiden. Dit op grond van ervaringen in de planstudie, waar een referentiesituatie met prijsbeleid (Nulplusalternatief) is onderzocht, alsmede een gevoeligheidsanalyse op de alternatieven met prijsbeleid. Als zich toch nieuwe inzichten aandienen, dan zal ik hier bij het OTB op terug komen.

59. Bent u niet bang dat u later in de problemen komt bij de rechter doordat u, zonder de effecten van de kilometerheffing te kennen, doorgaat op het spoor van wegbreiding?

59. Nee, daar ben ik niet bang voor.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 58 zal ik, onder meer voor prijsbeleid, een aanvullend MER laten maken, dat voor inspraak en advies ter inzage zal worden gelegd. De resultaten hiervan zal ik bij de verdere besluitvorming betrekken. Hiermee heb ik voldaan aan de wettelijke procedure.

60. Kunt u uiteenzetten welke stappen u gaat ondernemen in het kader van de uitwerking van een referentiesituatie met beprijzen?

60. Zie hiervoor het antwoord op de vragen 58 en 59.

61. Welke tarieven gaat u hanteren bij de uitwerking van de referentiesituatie met beprijzen?

61. Zoals ik in mijn brief van 27 oktober 2008 over de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heb aangegeven zie ik nog hoe ik de effecten van prijsbeleid inzichtelijk zal maken. Daarbij streef ik naar consistentie met de eerder in de Trajectnota/MER gepresenteerde onderzoeksgegevens.

62. Is voor het Nulplusalternatief niet reeds onderzocht hoe u de effecten van prijsbeleid inzichtelijk kunt maken?

62. Ja, dat klopt.  
Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 61.

63. Wanneer verwacht u dat u de effecten van prijsbeleid inzichtelijk kunt maken?

63. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 58 zal de aanvullende MER bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB) in mei 2009 ter visie worden gelegd.

64. Brengt u de Kamer op de hoogte van de effecten van prijsbeleid zodra u een manier heeft gevonden om die inzichtelijk te maken?

64. Ik zal de Kamer per brief informeren over de wijze waarop prijsbeleid in planstudies zal worden meegenomen. Voor wat betreft de effecten van prijsbeleid in het project wegwitbreiding SAA, zal ik de Kamer informeren als de resultaten van het aanvullend MER daartoe aanleiding geven.

65. Wat betekent het feit, dat volgens het voorstel tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet (kamerstuk 31721, nr. 2) bijna alle deeltrajecten van de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere individueel voor versnelling in aanmerking komen, voor de geplande realisatie in de periode 2011-2017? Verwacht u dat deeltrajecten al eerder kunnen worden afgerond en kunt u uiteenzetten welk deeltraject wanneer gereed kan zijn?

65. De in het voorstel tot wetswijziging genoemde projecten, die betrekking hebben op de autosnelwegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, zijn benuttingsmaatregelen in de vorm van spitsstroken, wisselstroken en toeritdoseringen. De uitvoering van deze benuttingsmaatregelen gaat vooraf aan de structurele uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor, die de Tracéwetprocedure doorloopt. Het voorstel van wetswijziging leidt dan ook niet tot een versnelling van deze structurele uitbreiding.

66. Waarom is nog niet duidelijk welke contractvorm gehanteerd zal worden, terwijl dit al sinds begin 2007 onderzocht wordt?

66. Begin 2007 is gestart met een Marktscan. Doel van deze Marktscan was te verkennen of inschakeling van de markt tijdens de lopende Tracéwetprocedure meerwaarde zou

kunnen bieden en zo ja, op welke wijze de markt het beste betrokken zou kunnen worden.

Begin 2008 is gestart met de Public Private Comparator, waarin wordt onderzocht wat de financiële meerwaarde is van een PPS (met als vorm een Design-, Build-, Finance- en Maintain-contract) ten opzichte van een Design- en Buildcontract met losse onderhoudscontracten. Ook wordt gekeken naar de meerwaarde als het project in deelcontracten wordt geknipt.

Na het verschijnen van het Ontwerp-Tracébesluit zal een keuze worden gemaakt over de wijze waarop gecontracteerd gaat worden.

67. Wanneer krijgt de Kamer de resultaten van het onderzoek dat al sinds begin 2007 wordt gedaan naar welke contractvorm het meest geschikt zal zijn voor de verschillende deeltrajecten?

67. De Kamer zal begin 2009 worden geïnformeerd over de resultaten van de Public Private Comparator.

68. Houdt uw standpunt over de aanpak van de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere al rekening met een eventuele economische terugloop?

68. Nee, er wordt geen rekening gehouden met een eventuele economische terugloop. In de trajectnota/MER wordt, zoals gebruikelijk in planstudies, uitgegaan van het EC-scenario voor de prognoses voor 2020. Dit scenario gaat uit van een lange termijn trend in de economische ontwikkelingen en houdt geen rekening met korte termijn fluctuaties daarin.

Daarnaast vind ik de economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad van groot belang. Dit komt mede tot uitdrukking in het programma Randstad Urgent. Een goede bereikbaarheid, zowel over weg als per spoor, is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Dat geldt nog sterker in een periode dat het economisch minder gaat.

69. In hoeverre kan een verbetering van het openbaar vervoer de toenemende vraag naar vervoer opvangen?

69.

Verbetering van het openbaar vervoer is belangrijk, maar kan de toenemende vraag naar vervoer maar ten dele opvangen. Auto en OV bedienen hun eigen markten en in beide modaliteiten moet aanzienlijk geïnvesteerd worden.

Ik vind het belangrijk dat én de bereikbaarheid over de weg én per spoor wordt verbeterd, ook in de Noordvleugel van de Randstad. Daarom lopen er ook twee procedures, één naar de wegwitbreiding in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere en één naar het openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Die keuze is gemaakt, omdat het gaat om twee relatief gescheiden vervoersmarkten. De meeste mensen maken niet makkelijk de overstap van auto naar openbaar vervoer. Investerings in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via een IJmeerverbinding, leveren naar schatting een vermindering van het autoverkeer op van maximaal 2%.

70. Waarom worden in het ontwerp-Tracébesluit de effecten van wegbreiding op lucht, geluid en natuur opnieuw onderzocht?

70. De berekeningen in de Trajectnota/MER fase zijn gericht om een relatieve vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken en te onderzoeken met welke maatregelen aan de wettelijke vereisten kan worden voldaan. In de Ontwerp-Tracébesluitfase wordt het ontwerp van het gekozen alternatief verder geoptimaliseerd en uitgewerkt en de compenserende en mitigerende maatregelen definitief bepaald. Dit behoeft een hoger detailniveau (bestemmingsplanniveau) dan in het MER. Om deze reden worden er nieuwe berekeningen en onderzoeken verricht.

71. Wanneer komt er een standpunt over hoogwaardig openbaar vervoer langs deze corridor?

71. Nadere besluitvorming over de hoogwaardige OV oplossingen op de SAAL corridor volgt eind 2009, in samenhang met de besluitvorming over onder meer de Schaalsprong Almere, de Toekomstagenda Markermeer/IJmeer en de Lange Termijn Verkenning Schiphol/Lelystad.

72. Waarom noemt u de gemeente Diemen 'minder positief' terwijl zij gewoon aangeeft dat zij zich niet kan vinden in dit besluit, waarbij zij vrezen het kind van de rekening te zullen worden?

72. De kwalificatie 'minder positief' heeft betrekking op het door de gemeente Diemen ingediende advies op de Trajectnota/MER van 27 juni 2008. Daarin komt de gemeente tot de volgende conclusie:

*"Op grond van het voorgaande adviseren wij in de OTB fase het stroomlijnalternatief en het MMA verder uit te werken. Daarbij doen wij een dringend beroep op u om in deze uitwerking als volwaardige variant mee te nemen de mogelijkheid van een lichte, transparante overkapping zoals die is voorgesteld door de regio voor de A1 en de A10 Oost bij Diemen. Een overkapping biedt de beste garantie dat er daadwerkelijk een aanzienlijke en toekomstvaste verbetering optreedt van het leefklimaat in Diemen, Amsterdam Oost en Duivendrecht. Daarmee wordt recht gedaan aan de door de Tweede Kamer aangenomen motie met de opdracht te komen tot een goede inpassing bij Diemen."*

73. Kunt u per wegdeel aangeven van welk geluidniveau u concreet uitgaat bij uw voorstel om rond diverse weggedelen maatregelen te treffen om de geluidhinder te beperken tot het niveau van 2008?

73. Uitgangspunt voor het treffen van geluidswerende voorzieningen wordt gevormd door de vereisten vanuit de Wet Geluidhinder. Op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie Haverkamp/Vermeij, ga ik op een aantal locaties uit van een ruimhartige inpassing, die uitgaat boven wat wettelijk verplicht is. Voor alle weggedelen in de gemeenten Muiden, Weesp, Diemen, Ouder-Amstel en stadsdeel

Amsterdam-Oost hanteer ik als uitgangspunt het geluidsniveau in het jaar 2008 (stand still 2008).

Zie hiervoor ook de antwoorden op de vragen 25 en 26.

74. Is de benadering die u voorstelt voor de beperking van de geluidhinder rond verschillende weggedelen wel in lijn met wat in de wet Geluidhinder bepaald is over wegreconstructies?

74. Ja, de benadering die ik voorstel is in lijn met de verplichtingen uit de Wet geluidhinder en gaan, op verzoek van de Tweede Kamer, op een aantal locaties verder. De geluidmaatregelen in het Ontwerp Tracebesluit zijn tenminste voldoende om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Veelal zijn de maatregelen aanvullend.

Met deze aanvulling geef ik invulling aan de motie Haverkamp/Vermeij van 17 januari 2008. In deze motie is mij verzocht om te komen tot een goede inpassing van de weg. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings