

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3159

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *de OV-koker bij Amstelveen in relatie tot de ondertunneling van de A9*. (Ingezonden 20 maart 2009)

1 Kent u het bericht «Kerk langs A9 Amstelveen moet weg»<sup>1</sup> en de brief «Stand van zaken Oude Dorp in relatie tot A9»?<sup>2</sup>

2 Heeft het overleg over gezamenlijke financiering van de OV-tunnel en de OV-knoop in Amstelveen zoals gevraagd in de motie Cramer/Vermeij<sup>3</sup> inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten? Zo nee, wanneer verwacht u dat dat overleg plaatsvindt?

3 Is het waar dat de OV-tunnel voor de Zuidtangente geen onderdeel meer uitmaakt van de plannen? Zo ja, wat zijn hiervoor de redenen en waarom is de Kamer hierover nog niet geïnformeerd?

4 Deelt u de mening van het college van B&W van Amstelveen dat er in ieder geval een goede investering in het openbaar vervoer gedaan moet worden bij de bouw van de A9-tunnel?

5 Deelt u de mening dat een toekomstvaste oplossing voor het hoogwaardig openbaar vervoer in Amstelveen noodzakelijk is voor zowel de oost-west-verbinding met de Zuidtangente als de noord-zuid-verbinding via de Amstelveenlijn (al dan niet gekoppeld aan de Noord-Zuidlijn) en dat er in Amstelveen een volwaardig OV-knooppunt moet komen waar deze lijnen samen komen?

6 Deelt u de mening dat het laten rijden van bussen van de Zuidtangente over de vluchtstrook van de A9 geen toekomstvaste optie is, aangezien «vertramming» dan niet mogelijk is?

7 Wat betekent een vrijliggend bovengronds tracé door Amstelveen, aansluitend op de busbaan bij Schiphol-Noord, voor de reistijd ten opzichte van de reistijd via een OV-tunnel en hoe verhouden de kosten van de beide alternatieven zich tot elkaar?

<sup>1</sup> Nederlands Dagblad, 24 februari 2009.

<sup>2</sup> College B&W Amstelveen, 13 maart 2009.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 700 A, nr. 53.

### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 3 juli 2009)

1 Ja, wij kennen het krantenartikel en de brief van B&W Amstelveen.

2 Er is intensief overleg tussen V&W en regionale partijen (Amstelveen, stadsregio, provincie) over de uitbreiding en ondertunneling van de A9 en gebiedsontwikkeling ten gevolge van de ondertunneling. Daarbij staat ook nadrukkelijk de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk op de agenda. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Lijnvoering en haltering van de Zuidtangente (oost-west);
- Eventuele doortrekking van de Noord-Zuidlijn/Amstelveenlijn (noord-zuid)
- Het aantal OV-knooppunten en locatie daarvan, waaronder het mogelijke knooppunt op de kruising van de Zuidtangente en de mogelijk doorgetrokken Noord-Zuidlijn/Amstelveenlijn.

Aangezien het overleg nog in volle gang is en een aantal zaken nog moet worden uitgezocht kan ik nog niets zeggen over de resultaten.

3

Ja, dat klopt. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 12 december 2008<sup>1</sup>. Daarbij zijn de antwoorden op de vragen 21 en 22 van belang. In het antwoord op vraag 22 wordt ingegaan op de overwegingen. Deze zijn:

- 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.

4

Ik ben van mening dat er met de uitbreiding en ondertunneling van de A9 en de gebiedsontwikkeling kansen ontstaan om het OV-netwerk in Amstelveen verder te optimaliseren. Dat is echter wel mede afhankelijk van de verdere ontwikkelingen rond de mogelijke doortrekking van de Noord-Zuidlijn/Amstelveenlijn. Zoals bij het antwoord op vraag 2 aangegeven, zijn wij hierover in gesprek met de regio. Dat betekent echter niet dat er een onlosmakelijk verband bestaat tussen investeren in de uitbreiding en ondertunneling van de A9 en investeren in het openbaar vervoer.

5

Ik ben van mening dat de regio het voortouw moet hebben bij het ontwikkelen van hoogwaardig lokaal en regionaal openbaar vervoer, waarbij de oost-west-verbinding met de Zuidtangent, de noord-zuid-verbinding via de Amstelveenlijn en de verknoping van deze verbindingen een rol spelen. Het ministerie werkt mee wanneer de regio daarom verzoekt om zo de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer te stimuleren. Zie ook de antwoorden op de vragen 2 en 4.

6

Nee, die mening deel ik niet. Indertijd is er voor gekozen bij de lijnvoering van de Zuidtangent-oost gebruik te

maken van de A9. Daarmee is er expliciet voor gekozen een mogelijke toekomstige vertramming in de nu te realiseren tunnel uit te sluiten. Het succes van de Zuidtangent in zijn huidige hoedanigheid laat zien dat hoogwaardig openbaar vervoer goed mogelijk is met bussen.

7

De reistijden van de Zuidtangent via een bovengronds tracé en via een OV-tunnel zullen nauwelijks van elkaar verschillen. De verschillen in reistijden worden veel sterker bepaald door het aantal haltes. Momenteel zijn dit er twee in Amstelveen, te weten het busstation Amstelveen en Oranjebaan. Dit aantal kan worden behouden bij een bovengronds tracé. Als gekozen wordt voor een OV-tunnel ligt het in de rede Amstelveen via één halte aan te doen, te weten op de kruising van de A9 met de Beneluxbaan. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 zijn de kosten van de OV-tunnel (tussen de € 95 en € 145 miljoen) aanzienlijk hoger dan de kosten van een bovengronds tracé.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 089, nr. 24.