

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 110

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 mei 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **het MIRT-Projectenboek 2010 (32123 A, nr. 3), pagina 168;**
- **de aangeboden petitie van de gemeente Haarlemmerliede aan de commissie van Verkeer en Waterstaat op 9 maart 2010 i.v.m. leefbaarheidsprobleem rond de N200 en de verkeersveiligheid van Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude d.d. 9 maart 2010 (2010Z04340).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

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

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppéus (VVD) en Agema (PVV).

Voorzitter: Roefs
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Gent, Jansen, Koopmans en Roefs,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen welkom.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In Halfweg wonen de aardigste mensen van Nederland. Tot op de dag van vandaag hebben zij geaccepteerd dat er midden door hun dorp een vierbaansweg loopt waar 35.000 auto's per etmaal overheen denderen. Daarbij is dan ook nog sprake van gelijkvloerse kruisingen. Wie bedenkt zoiets anno 2010. Schoolgaande kinderen kunnen niet met de fiets naar school. Ze worden met de auto naar school gebracht omdat het veel te onveilig is daar. Toen ik op uitnodiging van het gemeentebestuur en een actiegroep een bezoek bracht aan het dorp, ben ik mij rot geschrokken. Ik ben als woordvoerder van Verkeer en Waterstaat de afgelopen 3,5 jaar op tal van plekken geweest, maar dit had ik nog nooit eerder gezien. De leefbaarheid is daar in het geding. Je moet je realiseren dat vlak langs het dorp een spoorweg ligt en dat het dorp te maken krijgt met vliegbewegingen van twee banen. Je vraagt je dan af: hoe is dit alles mogelijk? Daarom heb ik dit debat aangevraagd. Ik wil dat de minister toezegt dat hij samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlem – waar de mensen wonen die vrolijk op en neer rijden door Halfweg – en natuurlijk ook samen met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude snel een plan maakt. Dat plan moet ervoor zorgen dat de leefbaarheidsproblemen in Halfweg sterk verminderen. De gemeente zelf ziet een uitdaging in de herontwikkeling van het CSM-terrein in combinatie met de verkeersafwikkeling. Ik vind dat de regio en het provinciebestuur daarbij moet worden betrokken. En ik vind ook dat het snel moet gebeuren. Gelukkig wordt er aan de Westrandweg gewerkt, maar het tracébesluit laat wel zien dat als gevolg daarvan het verkeer over de N200 met 6% zal groeien. Dat is natuurlijk niet acceptabel. We kunnen niet zeggen: we zien straks wel hoe het loopt. De minister moet dit oppakken. De regio en Halfweg mogen niet langer in de steek worden gelaten. De minister moet ervoor zorgen dat er heel snel een breed gedragen plan komt om de leefbaarheidsproblemen terug te brengen naar zodanige proporties dat de mensen van Halfweg niet langer gezien worden als mensen die hun eigen leefbaarheid te grabbel gooien.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De aanleiding van dit AO is inderdaad het werkbezoek dat collega Koopmans en ik samen in Halfweg hebben afgelegd. Daar hebben wij de situatie bekeken onder leiding van de wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, de heer Witteman. Een collega-wethouder was er ook bij terwijl de burgemeester er ook enige tijd bij was. Verder hebben wij gesproken met bewoners en leden van een wijkactiegroep. Ook hebben wij contact gehad met de directie van een school die pal aan de N200 ligt. Een ergere verkeersoverlast kun je nauwelijks indenken. De bebouwing staat pal langs de weg. Het kruisend verkeer krijgt nauwelijks genoeg tijd om veilig over te steken. Het is al met al een onhoudbare situatie qua veiligheid en geluids- en stankoverlast. Ook wij vinden dat dit moet worden aangepakt. De trajectnota N200 gaf in 1998 al aan dat dit moet gebeuren. Ik laat dus hetzelfde geluid horen als collega Koopmans: er moet nu wat gebeuren. Het station is bijna klaar, dat betekent dat het nog drukker zal worden. Ook de ontwikkeling van het CSM-terrein zal leiden tot een grotere verkeersdruk. Je kunt dan twee dingen doen. Je kunt de

weg afwaarderen en er 2 x 1 strook van maken. Dat vinden wij een slechte oplossing, want dan krijg je nog langere files en dus meer opstoppingen in de regio.

De heer **Jansen** (SP): De heer Aptroot zegt dat de optie van 2 x 1 strook geen oplossing is, maar volgens mij komt er een nieuwe autoweg, de A5. Dat is dus 2 x 2 stroken extra. Verder wordt de A9 opgewaardeerd en dat betekent dus ook extra asfalt. Dan mag je als tegenprestatie deze regionale verbindingsweg toch wel afwaarderen?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat lijkt ons volstrekt irreëel. Contact met de provincie maakt duidelijk dat de verkeerssituatie er dan niet beter op wordt. Mensen kunnen wellicht iets gemakkelijker een 2 x 1 rijstrook oversteken, maar de spijtstijden zullen ongetwijfeld langer zijn. Als u daar ook was geweest, zou u waarschijnlijk vinden dat dit geen goede oplossing is.

De heer **Jansen** (SP): Ik ben er geweest.

De heer **Aptroot** (VVD): Heel goed. Dan kan het haast niet anders dan dat u ook vindt dat er geen halve oplossingen moeten worden gezocht in 2 x 1 strook. Dan houdt je namelijk het probleem. Er moet een substantiële oplossing komen. De inwoners vragen om een omlegging en een tunnel. Dat lijkt ons de beste oplossing, maar dat is nogal prijzig. Toch denken wij dat dat moet gebeuren. In ons verkiezingsprogramma trekken wij per jaar 500 mln. extra uit om in wegen te investeren. Zo kan je elk jaar een paar van dit soort problemen oplossen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken voor degenen die zich hebben ingezet om dit probleem op de Kameragenda te krijgen. Ik ben het eens met de heer Koopmans dat de leefbaarheid rond de N200 dramatisch slecht is. Daar moet absoluut iets aan gebeuren. Ook ben ik het met de heer Koopmans eens dat de minister samen met gemeente en provincie snel een plan moet opstellen. Zodra de A5 klaar is, is er een goed alternatief voor het doorgaande verkeer en kan de lokale weg worden afgewaardeerd tot 2 x 1 strook, misschien in combinatie met een tunnel van 2 x 1 strook. Dat lijkt mij voor de leefbaarheid van het dorp het beste en zo blijft er extra capaciteit over voor het autoverkeer. Ik realiseer mij wel dat structureel onderzoek veel tijd kost. Wat kunnen we de komende jaren doen? Het lijkt mij in ieder geval nuttig om de flitsacties te intensiveren. Degenen die vaak op dezelfde plek bekeurd worden, zouden extra zwaar beboet moeten worden. Het te hard rijden en het door rood licht rijden moeten in ieder geval substantieel verminderen. We zijn benieuwd naar de maatregelen van de minister voor de korte termijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is voor ons een mooie dag vandaag nu de heer Koopmans een AO heeft aangevraagd over overlast van een snelweg. Dat zou veel vaker moeten gebeuren! Hij heeft zo vlak voor de verkiezingen kennelijk gemerkt dat hier wel degelijk problemen zijn. Die doen zich helaas niet alleen bij Halfweg voor. 230.000 Nederlanders wonen pal aan de snelweg, dus binnen een straal van 100 meter. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving heeft 29% van alle Nederlanders last van verkeerslawaaï. 300.000 van hen ondervinden zelfs ernstige hinder. De CO₂-uitstoot van de sector verkeer neemt niet af in het tempo dat nodig is om de kabinetsdoelstellingen te halen. Ik kan dus in alle nuchterheid constateren dat wij er niet in slagen de forse leefbaarheids- en milieuproblemen van het autoverkeer in te dammen. Wel gaan we door met het verbreden van wegen en het aanleggen van nieuwe wegen waardoor die problemen alleen maar groter worden. Ik

wijs op de gevolgen van de aanleg van de A4 door Midden-Delfland voor de bewoners van Schiedam en Vlaardingen. Ook wijs ik op de gevolgen van de verbreding van de A1, de A6 en de A9 voor de gemeenten Diemen, Duivendrecht, Oudekerk, Amsterdam en Watergraafsmeer. Bij deze gigantische asfaltprojecten is de mening van de mensen die langs deze wegen wonen nooit doorslaggevend geweest.

De heer **Jansen** (SP): Ik hoor graag concrete voorstellen van mevrouw Van Gent voor de problemen in Halfweg.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb al concrete cijfers genoemd. Die kunnen de heer Jansen wellicht niet bevallen, maar het is wel de keiharde realiteit. Wij kennen de situatie in Halfweg en het nabij gelegen Zwanenburg goed. Ook mijn fractie kwalificeert die situatie als «ernstig». De prachtig verbouwde silo's van de oude suikerfabrieken vormen een mooi icoon langs de N200. Er is zelfs een mooi treinstation gepland waarmee mijn fractie erg blij is. De weg zelf is echter een grote bron van ellende. En dan zwijg ik nog over het aanhoudende vliegtuiglawaai. Men krijgt zijn portie lawaaioverlast daar wel!

Er geldt voor de doorgaande weg door het dorp een maximumsnelheid van 50 km/u maar automobilisten lappen dat massaal aan de laars terwijl er nota bene stoplichten staan. Waarom wordt de pakkans niet opgevoerd door flitspalen of trajectcontroles zoals wij die ook kennen in de 80 km-zones? Jakkeraars die dwars door het dorp komen aanstormen op de stoplichten moeten omwille van de verkeersveiligheid kunnen rekenen op een bon. Wie weet dat men het dan afleert!

Een betere oplossing is natuurlijk om de weg af te waarderen. Een vierbaansweg door een dorp is vragen om problemen. Over een afgewaardeerde weg kunnen minder auto's rijden, dus is er minder overlast. Rijkswaterstaat wil dat pas als de Weststrandweg en de Coentunnel klaar zijn, maar ik begrijp niet waarom daarop gewacht moet worden. Als we opschieten met een serieuze spitsheffing in die regio, waar de heer Koopmans zo tegen is, spreiden we het verkeer sowieso al veel beter over de dag en kan wat mij betreft morgen met de afwaardering van de N200 worden begonnen. Twee rijbanen en twee busbanen zijn prima.

Van ons raadslid in Halfweg begreep ik dat er een voetgangers- en fietsersbrug gepland is in verband met het nieuwe station. Dat is mooi, want zo kunnen deze kwetsbare verkeersdeelnemers op een veilige manier de overkant van de weg bereiken. Hoe staat het met deze plannen? Zo ingewikkeld is zo'n brug toch niet?

Mijn fractie is zeer kritisch over het omleggen van de N200. Een omlegging ten noorden van het dorp is voor ons onbespreekbaar, want dan gaat de weg door een recreatiegebied en de mooie polders van Spaarnwoude. Een omlegging in zuidelijke richting is een gigantische operatie en dus erg duur. Waar zou het geld vandaan moeten worden gehaald? Ook dit lijkt ons geen goed alternatief.

Het lijkt mij goed dat de gemeente en de regio zo snel mogelijk met een plan komen, want er moet zo snel mogelijk een einde komen aan deze onaanvaardbare situatie. We moeten echter wel realistisch zijn bij het aandragen van alternatieven. Ik heb duidelijk gemaakt in welke richting wij het zoeken.

De heer **Koopmans** (CDA): Welke oplossing staat u nu precies voor? Er zijn veel dingen die u onbespreekbaar acht, maar wat moet er dan werkelijk gebeuren? U lijkt op een minister van Verkeer en Waterstaat die vooral de hand op de knip wil houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat het voor u niet altijd gemakkelijk is om goed te luisteren, maar ik heb duidelijk gemaakt wat

ons voor ogen staat. Dat is dus afwaarderen in combinatie met de spitsheffing waartegen u zich zo verzet. Omlegging is voor ons geen alternatief omdat daaraan de nodige problemen zijn verbonden. Dan wissel je de ene slechte situatie voor een andere slechte situatie in. Dat is niet onze keuze. Wij willen gewoon deze weg afwaarderen, want een vierbaansweg door een dorp is volkomen belachelijk. Ik heb wel degelijk een alternatief aangegeven, terwijl u alleen maar hebt gezegd dat gemeente en provincie met een oplossing moeten komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wellicht heeft mevrouw Van Gent van de GroenLinks-wethouders in Amsterdam en Haarlem de opdracht gekregen dat zij ervoor moet zorgen dat het niet te veel mag kosten. Wij zeggen tegen deze minister – en niet omdat er verkiezingen komen, want ik heb vijf minuten na mijn bezoek aan Halfweg een debat aangevraagd – dat hij dit probleem moet aanpakken. Als dat geld moet kosten, dan moet dat maar. Ik ben geen verkeersdeskundige en ik ben er één keer op bezoek geweest. Ik vraag de minister alle oplossingen op een rijtje te zetten, nog voor het MIRT-overleg van december. Mevrouw Van Gent zou nog even moeten spreken met bedoelde GroenLinks-wethouders die tot nu toe geen enkele bijdrage hebben geleverd aan de oplossing van dit probleem.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat de heer Koopmans een bloedhekel heeft aan bepaalde steden omdat het CDA daar geen poot aan de grond krijgt.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan was het probleem eerder opgelost!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik benadruk dat ik mij niet heb laten beïnvloeden door wie dan ook. Ik heb een helder alternatief aangegeven, maar de heer Koopmans heeft slechts mooie babbels, want hij legt de rekening elders neer. De problemen van omlegging heb ik al aangeduid. Het CDA-programma bevat veel abracadabra over de spitsheffing, maar wij stellen een toekomstgerichte oplossing voor waarmee wij iets kunnen. Gecombineerd met het afwaarderen van de N200 zou dat een heel goede oplossing zijn voor Halfweg. De heer Koopmans volstaat met enkele bespiegelingen voor de verre toekomst die onbetaalbaar zijn. Wij bieden een alternatief, maar de zoekrichting van de heer Koopmans heb ik nog niet gehoord.

De heer **Aptroot** (VVD): Begrijp ik het goed dat GroenLinks de oplossing zoekt in 2 x 1 rijstrook? Dat leidt alleen maar tot een nog langere spitsstijd, terwijl het oversteken een hachelijke zaak blijft. Mevrouw Van Gent zegt nu: ze bekijken het daar maar in Halfweg. Ik denk dat zij niet in het dorp is geweest, want als de kinderen eerst naar de fietsbrug moeten fietsen om over te steken ... Zij houdt gewoon geen rekening met de mensen die daar wonen. Ze zou er nog eens moeten gaan kijken. Omlegging van de weg is een zegen voor de bewoners en het recreatieschap heeft geen moeite met een weg die de grond in gaat. Mevrouw Van Gent zou wat meer om de mensen daar moeten geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat een grote woorden!

De **voorzitter**: Dat doet u zelf ook.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mag hopen dat de voorzitter deze vergadering objectief voorziet.

De **voorzitter**: Zeker.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ook wij maken ons zorgen over de kinderen waar de heer Aptroot het over heeft. Hun ouders weten echter dat het omleggen van wegen de nodige financiële en recreatieve complicaties heeft. Bovendien gaat omlegging heel lang duren. Ik stel voor om de weg af te waarderen en dat te combineren met een spitsheffing in de regio. Dat kan op korte termijn worden gerealiseerd.

De heer **Jansen** (SP): Ik ben het ermee eens om de weg af te waarderen, maar wordt dat voorstel gedekt door de colleges van Amsterdam en Haarlem? Willen die gemeenten niet blijven vasthouden aan 2 x 2 rijstroken? Als dat zo is, hebt u problemen met uw partijgenoten in beide gemeenten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nu het standpunt van de GroenLinks-fractie in de Tweede Kamer verwoord. Maar al mijn partijgenoten zien in dat hier een groot probleem ligt dat zo snel mogelijk moet worden opgelost.

De heer **Jansen** (SP): Dus mevrouw Van Gent gaat zich ervoor inspannen om «haar» wethouders in Amsterdam en Haarlem ook op haar lijn te krijgen. Het lijkt mij goed om van GroenLinks lokaal en landelijk hetzelfde geluid te horen. Dat is trouwens ook ons geluid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar hoeft de heer Jansen niet aan te twifelen, maar iedereen heeft natuurlijk wel zijn eigen verantwoordelijkheid.

De heer **Koopmans** (CDA): Welk spitstariefje hebt u bedacht voor Halfweg?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): We weten allemaal dat vlak na verkiezingen het debat over de kilometerheffing, gerelateerd aan de spitsheffing, weer de kop zal opsteken. Almaar asfalteren, wat sommige partijen willen, is immers onbetaalbaar. Wij komen er dan graag op terug. GroenLinks is niet te schijterig om gewoon voor die kilometer- en spitsheffing te gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): U bent te schijterig – een woord dat ik niet snel zou gebruiken in het parlement – om nu een tariefje te noemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga inderdaad geen precies tarief noemen. Laten wij er eerst maar eens voor zorgen dat wij een normaal debat kunnen hoeven over een spits- en kilometerheffing. Ik zal dan de eerste zijn die met een tarief komt. U bent degene die altijd duikt op dit punt.

Voorzitter: Koopmans

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Verkeersoverlast komt op heel veel plaatsen voor. Gisteravond had ik een debat in Brunssum over de AWACS. Daar is echt heel veel overlast. Vanmiddag ging het over de overlast van de IJssellijn en nu dus over de overlast van de N200 in Halfweg. Ik kon helaas niet aanwezig zijn bij het werkbezoek, maar gelukkig was er nog de 1 mei-viering in Haarlem. Als je vanuit Noord-Limburg naar Haarlem gaat, is het heel eenvoudig om even rechtsaf te slaan en over de N200 te rijden. De mensen die de petitie hebben aangeboden, hebben echt niets te weinig gezegd. Het is inderdaad een situatie die je weinig mensen toewenst. In het MIRT staat dat men hoopt het probleem te kunnen oplossen door middel van de Westrandweg en vervolgens door afwaardering van de N200. Daar heb ik wel enkele vragen over. Is die

Westrandweg wel een afdoende oplossing? De bewoners van Halfweg denken dat er ook bij een afwaardering veel doorgaand verkeer zal zijn. Is er wel genoeg geld voor de afwaardering? Kunnen de problemen rond de ontsluiting van Sugar City worden opgelost?

Ook maak ik mij zorgen over de bereikbaarheid van het nieuwe station na afwaardering van de weg. Is een voetgangersbrug wel voldoende? Het kan zijn dat mensen die een trein proberen te halen toch over de weg zullen gaan.

De heer **Jansen** (SP): Er zijn verschillende mogelijkheden om af te waardenen. Ik stel voor om af te waardenen naar 2 x 1 strook. Mevrouw Roefs zal toch moeten erkennen dat de capaciteit dan zoveel minder wordt dat het autoverkeer beduidend zal afnemen? Dat kan je aanvullen met allerlei technische maatregelen, zoals minirotondes. Je kunt dus de capaciteit zo doseren dat het gebruik van de A5 en A9 aantrekkelijker is. Dan is het probleem opgelost.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij is mijn betoog niet veel anders dan wat u hebt gezegd. Ik verwacht dat de Westrandweg een oplossing kan zijn. Wel vind ik het erg jammer dat men er lang op moet wachten. Maar desondanks maakt men zich erg veel zorgen of dat wel voldoende zoden aan de dijk zet. Ik ga ervan uit dat de Westrand het probleem voor een groot deel oplost en dat we vervolgens de N200 kunnen afwaarderen. Ik hoop dat dat voldoende is. Vervolgens maak ik mij zorgen over de ontsluiting van Sugar City en over de voetgangers- en fietsersbrug richting station.

De **voorzitter**: Heeft u ook gelezen in het tracébesluit dat als gevolg van de aanleg van de Westrandweg het verkeer over de N200 zal groeien? Dat zou dus het probleem alleen maar vergroten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat Rijkswaterstaat en ook de regio van de Westrandweg wél een oplossing verwachten en ik ben niet geneigd om daarvan af te wijken. De Westrandweg wordt toch niet voor niets aangelegd? Ik denk dat wij met die weg veel verkeer kunnen afleiden. Nu vraag ik aan de minister waar het idee van de mensen in Halfweg vandaan komt dat het doorgaande verkeer toch over de N200 blijft gaan. Misschien moet je dat onmogelijk maken.

Voorzitter: Roefs

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zag dat er enige reuring was bij de aanvraag van dit AO, maar ik vind het belangrijk dat wij ons buigen over het grote probleem in Halfweg. Ik begrijp de zorgen van de bewoners en van de Kamer. Het is niet niks: 35.000 auto's per dag door het dorp, een spoorlijn en dan ook nog eens het vliegverkeer van en naar Schiphol. Er is sprake van een cumulatie van overlast en dat heeft dan ook mijn aandacht.

In het recente verleden zijn al enkele maatregelen genomen in Halfweg en er liggen nog meer maatregelen op de plank in Halfweg en de regio. Voordat ik daarop inga, wil ik de problemen in een breder perspectief plaatsen.

Een situatie als in Halfweg komt gelukkig niet zo heel veel voor. De situatie in Vught is redelijk vergelijkbaar. Wettelijk gezien, worden in Halfweg geen normen overschreden. De jure is de situatie dus binnen de marges, maar dat neemt niet weg dat de mensen daar de cumulatie van overlast als een groot probleem ervaren.

In 2006 is door Rijkswaterstaat samen met de gemeente de eerste fase van de herinrichting van de N200 uitgevoerd in het kader van het groot onderhoud. De verkeersveiligheid is verbeterd. Het verkeer door Halfweg

in westelijke richting is gedoseerd en wordt gelijkmatiger door het dorp geleid middels de alom bekende groene golf. Akoestisch onderzoek leidde tot een saneringsoperatie bij 88 woningen. De laatste isolaties worden dit jaar opgeleverd.

Ik verwacht de komende jaren het meest van de verbeteringen op netwerkniveau, te weten de Westrandweg en de A9. Er ontstaan dan snellere alternatieve verbindingen voor het vrachtverkeer uit de Amsterdamse haven dat een groot aandeel heeft in de overlast en onveiligheid. De combinatie van spitsstroken op de A9 – die snel gerealiseerd zijn – en de Westrandweg zal zorgen voor een afname van het verkeer door Halfweg met zo'n 10%. Uit de trajectnota wegomlegging A9 Badhoevedorp blijkt dat dit project voor Halfweg nog eens een reductie met zo'n 10% gaat betekenen. Deze maatregel is belangrijk omdat daardoor zowel de mobiliteit in de regio als de leefbaarheid in Halfweg verbetert. Maar we zijn er daarmee nog niet.

De Westrandweg heeft dus meerwaarde, maar we gaan verder. Er is 5 mln. gereserveerd voor extra maatregelen voor de N200 in Halfweg. We waren van plan om hierover overleg te voeren met de gemeente. Zo is in april 2008 een werkgroep ingesteld om inzicht te krijgen in de verkeerskundige varianten, om een optimum te vinden. Er is gekeken naar doorstroming, leefbaarheid, veiligheid en alles wat daarbij hoort. Dat heeft geresulteerd in een vervolgaanpak die in december 2009 door gemeente en RWS is besproken. In maart 2010 heeft de hoofdingenieur, directeur van de Dienst Noord-Holland van RWS, de gemeente een voorstel gestuurd voor extra maatregelen, de zogenaamde quick wins. Deze maatregelen kunnen wij op korte termijn al nemen.

Wat gebeurt er allemaal? Ten eerste wordt de huidige afscheiding vervangen door een absorptiescherm voor de verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van de geluidsoverlast. Ten tweede zal, en dat hebben de leden mij niet vaak horen zeggen de laatste drie jaar, een permanente verlaging van de snelheid op de A200 tussen Haarlem en Halfweg worden doorgevoerd van 120 km/u naar 100 km/u. Normaal ben ik daar niet zo'n fan van, maar het is hier wel degelijk op zijn plaats. Ten derde wordt de bewegwijzering aangepast, zodat de primaire route voor het vrachtverkeer niet meer door Halfweg loopt en de grootste ellende dus uit het dorp wordt weggehouden.

Andere maatregelen die ik de Kamer toezeg en die uiterlijk in 2011 gereedkomen, zijn onder meer een T-kruising naar Sugar City, de plaatsing van een verkeersregelinstallatie met prioriteit voor de bus, de plaatsing van een snelheidsdeken voor het verkeer door Halfweg in oostelijke richting, indien mogelijk, om het verkeer gelijkmatiger te laten rijden, en een bijdrage aan de door de provincie geïnitieerde verkeersveilige toegang in de vorm van een ongelijkvloerse kruising voor alle langzame verkeersdeelnemers naar het nieuwe spoorstation Halfweg-Zwanenburg. Die zaken lopen op dit moment.

In het bestuurlijk overleg van 26 april hebben provincie, gemeente en RWS uitgesproken garant te staan voor de financiering van de voetgangersbrug, uiterlijk eind 2011. De realisatie van de voetgangersbrug is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De brug zal er komen. Ik heb aangegeven op welke wijze wij gezamenlijk de problematiek willen aanpakken. Het is immers niet het Rijk alleen, het moet een combinatie zijn van verantwoordelijkheden. Ik zeg dat omdat ook ingrepen van de regio zelf grote invloed kunnen hebben op het verkeer en de leefbaarheid in Halfweg. Ik heb zojuist gezegd dat de intensiteit met 20% daalt na aanleg van de Westrandweg in combinatie met spitsstroken op de A9 en alles wat er bij komt. Maar het kan zomaar zo zijn dat een regio maatregelen neemt die dat effect versterken. Een regio kan ook maatregelen nemen die tot een extra toeleiding van verkeer door Halfweg zorgen. Alleen al daarom moeten we het samen doen.

De heer **Jansen** (SP): Misschien is het goed als de minister aangeeft wat naar zijn mening taakstellend het aantal motorvoertuigen per dag zou moeten zijn dat in de eindsituatie, dus na de realisatie van de Westrandweg en de verbreding van de A9, nog de kom van Halfweg kan passeren. Moet dat aantal halveren? Moet dat met drie kwart omlaag? Wat is zijn inzet?

Minister **Eurlings**: Daar kan en wil ik geen antwoord op geven, simpelweg omdat onze systematiek zo niet werkt. Wij rekenen niet in aantallen voertuigen, maar in overlast en veiligheid. Die norm is objectiever en beter. Ik heb alleen willen aangeven wat de verwachtingen zijn op basis van alle onderzoeken. Daar hoort wel bij, en dat is het punt dat ik wilde maken, dat een andere ontwikkeling tot iets anders kan leiden. Ik heb Sugar City vanuit de lucht zien liggen toen ik kwam aanvliegen. Dat ziet er 's avonds nu al heel erg opvallend uit. Daarom weet ik ook dat je er zo ongeveer recht overheen vliegt. De gemeente geeft met de plannen voor de Sugar Factory een belangrijke impuls aan de lokale economie, maar trekt daarmee wel weer 3500 voertuigen per dag aan. Dat is niet slecht, helemaal niet, maar het toont aan dat het een samenspel is van maatregelen dat uiteindelijk leidt tot het aantal voertuigen dat daar in een etmaal komt. Daarom moeten we het samen oppakken en samen bekijken hoe we er zo goed mogelijk uitkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister noemt een aantal toekomstige maatregelen. Op zich juichen wij die toe. Mijn vraag blijft wel of er niet op zeer korte termijn meer flitspalen kunnen komen of trajectcontroles gehouden kunnen worden tegen het veel te snel rijden door het dorp heen, want die maatregelen zijn vaak de enige die helpen om de snelheid te dimmen.

Minister **Eurlings**: Bijna alle leden hebben gevraagd naar de handhaving van de snelheid. Ik heb zojuist gezegd, en dat is vrij uniek in dit land, dat wij de snelheid op dat stuk definitief gaan afwaarderen naar 100 km/u.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is sprake van een misverstand. Ik bedoel binnen de bebouwde kom, waar nu 50 km/u geldt, maar waar mensen vaak met 80 km/u of meer doorheen jakkeren.

Minister **Eurlings**: Het is en-en. Ik weet dat ook in de regio de afwaardering van de snelheid van 120 km/u naar 100 km/u op draagvlak kan rekenen. Het heeft dus geen zin als mensen daar 120 km/u of 130 km/u blijven rijden. Mevrouw Van Gent heeft gelijk dat ook in de kom zelf deze uitdaging bestaat. Wat ik wil toezeggen, is dat ik contact zal opnemen met mijn collega van Justitie, die over het handhaven van de snelheid gaat. In het kader van het groot onderhoud zijn in 2006 roodlichtcamera's geplaatst. Over de snelheid gaat Justitie. Ik laat het aan de minister van Justitie over op welke manier hij denkt hier extra aandacht aan te kunnen besteden. Ik zal hem vragen de Kamer nader te berichten of en hoe de snelheid beter kan worden gecontroleerd. Ik zal hem over de breed gedeelde wens in de Kamer informeren en zeggen: alsjeblieft, kom daar snel op terug en kom met een voorstel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mag aannemen dat het ook de wens van deze minister is dat hier snel wat aan gebeurt. Als u met de minister van Justitie gaat praten, geeft u hem toch wel een positief advies voor deze maatregel?

Minister **Eurlings**: Als ik dat niet zo had gevonden, had ik het niet op deze manier gezegd. Ik vind het echt van belang. Snelheid afwaarderen doen wij niet snel. In dit geval moet de snelheid wel worden gehandhaafd,

anders heeft het geen zin. Ik ga het dus met urgentie bij de minister van Justitie naar voren brengen.

Het heeft geen zin om te denken dat we hier 's avonds laat in een AO in een demissionaire fase vlak voor een verkiezing uitputtend maatregelen kunnen nemen. Er zit een aantal maatregelen in de pijplijn en een aantal is er gerealiseerd. Ik denk dat het zinnig is – ik dacht dat de heer Koopmans daar ook op hintte – om samen met provincie en gemeente te bezien of wij komend jaar een meer integraal plan van aanpak kunnen opstellen, waar niet alleen in staat welke maatregelen RWS denkt te nemen, maar ook wat de ontwikkelingsrichting van de gemeente is. Hoe zit het met de doorstroming? Wat vindt de provincie ervan? Op welke manier voorkomt de provincie dat door andere maatregelen in de regio niet veel meer verkeer door Halfweg gaat? Hoe bevordert men dat er meer wordt afgeleid? Ik pak de handschoen graag op. Ik zie een behoorlijke rol voor de provincie weggelegd om dat samen met ons te doen. Die kan dat mede trekken. Ik zal zorgen dat de Kamer in het najaar over de bevindingen wordt geïnformeerd. Ik zal er ook voor zorgen dat de afwegingen in gezamenlijkheid met de gemeente worden bediscussieerd en gemaakt. Ik zeg dat omdat ik niet de indruk wil wekken dat ik hier conclusies ga trekken, op welke manier dan ook. Ik wil alleen een paar gedachtes meegeven.

Ik vind dus de integraliteit essentieel. De Westrandweg gaat helpen, maar het is essentieel dat het breder wordt bekeken. Als nu opnieuw verkeersaanvullende activiteiten worden opgezet, moet men zich daar wel rekenschap van geven en niet later zeggen: hé verhip, er zijn toch nog steeds veel auto's. We moeten de optelsom van de verschillende maatregelen maken. De snelheidsverlaging en de andere genoemde maatregelen gaan gebeuren. De oversteekbrug bij het station komt er. Er is een aantal andere mogelijkheden genoemd, bijvoorbeeld om de N200 af te waarden tot een 2 x 1 weg. Het klinkt sympathiek, maar er zijn een paar grote maren. In het verleden is hier een aantal keer sprake van geweest. In 2008 hebben de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude samen met Rijkswaterstaat een werkgroep ingesteld om onder meer deze mogelijkheid te bekijken. Dit onderzoek is door een extern bureau, Goudappel Coffeng, uitgevoerd. Wat was de uitkomst van het onderzoek van het terugbrengen van die weg naar een 2 x 1 weg? Het zou een reductie opleveren van 35.000 voertuigen naar 31.800 voertuigen. Dat is een relatief zeer beperkte reductie van minder dan 10% van het verkeer per etmaal. Daartegenover staat dat in de spits een zeer grote congestie zou optreden, met grote overlast van dien. Dan loopt het verkeer namelijk op die ene strook in de fuik. Per rijstrook krijg je veel meer verkeer. Ook buiten de spits zou de weg voortdurend tegen de grens van de capaciteit aanzitten. Zelfs in daluren zou het kielekiele zijn.

De gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland zijn daarom faliekant tegen het afwaarderen van de weg tot een 2 x 1 weg. Daar hebben wij rekening mee te houden. In zo'n samenspel zal alles opnieuw besproken worden. Het is ook na mijn tijd. Het kabinet is nu demissionair. Het gaat nu over nieuwe investeringsvoorstellen. Dit is wel iets wat al jarenlang speelt, wat onderzocht is en waarvan tot nu toe iedere keer is gezegd: hier is het middel erger dan de kwaal.

De heer **Jansen** (SP): De minister zal het toch met mij eens zijn dat hij tot op 1000 motorvoertuigen per dag nauwkeurig kan doseren wat de capaciteit van een tweestrooksweg is? Je legt gewoon wat extra of wat minder verkeersremmende maatregelen op. Kortom, de minister kan aan de knoppen draaien. Het is nog steeds een rijksweg. Dat aantal van 31800 voertuigen is alleen maar gebaseerd op een bepaald uitgangspunt over detaillering. Is de minister het met mij eens dat hij zelf bepaalt hoever hij het doorgaande verkeer op die weg faciliteert na het gereedkomen van de A5?

Minister **Eurlings**: In principe kun je een blok beton erop leggen. Dan rijdt er geen auto meer door. Maar of je daar de regio mee helpt, is natuurlijk maar helemaal de vraag. Het verkeer zal zich dan op een andere manier moeten bewegen. Daar gaat het om. Goudappel Coffeng heeft dat onderzocht. Je ziet in elk geval wat je op modellen kunt afdingen. We hebben in een vorig AO over modellering gesproken. Je ziet dat het positieve effect van de spitsstroken op de A9 groter is dan het positieve effect van het terugbrengen van de weg naar één rijstrook. De keerzijde van één rijstrook is dat je bijna de hele dag tegen de rand van de file aanzit en de spits helemaal vastloopt. U moet maar eens vragen wat het voor de invalswegen van Maastricht betekende toen het daar vastliep. Toen stond het verkeer in de hele bebouwde omgeving van dat gebied vast. Het is dus niet echt een aantrekkelijke variant.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb de cijfers over de capaciteitsverruiming van de combinatie A5–A9 niet in mijn hoofd, maar er komen straks ongetwijfeld tienduizenden motorvoertuigen per dag bij. Kortom, er is sprake van een heel grote verruiming in dat gebied zodra de infrastructuur gereed is. Dan kun je met gevoel voor de verhoudingen toch besluiten om er een lokale ontsluitingsweg van te maken die het gebied zelf goed ontsluit, maar die onaantrekkelijk is voor gebruikers van buitenaf? Die moeten straks de route buitenom nemen. Dat is toch een heel logische redenering?

Minister **Eurlings**: Het gaat niet alleen om logica, maar ook om meten is weten. Tot nu toe is het beeld – nogmaals, het is een beetje over mijn graf heen – dat ook met een Westrandweg een 2 x 2 verbinding nodig is. Ook in het scenario van de Westrand is er op dit moment in de regio, bijvoorbeeld bij de provincie, geen steun voor afwaardering. We gaan overleggen met de gemeente. We willen wat extra doen. Ik heb het goed begrepen. Ik sta er ook achter. Ik wil dat wij zo veel mogelijk overleggen om te bekijken wat samen kan. Het is echter ook reëel om mee te geven wat de laatste jaren allemaal is bediscussieerd. Dat kan ons in de maanden die voor ons liggen, scherp in de vragen die relevant zijn om een toekomstoplossing te vinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Het neerleggen van een aantal betonblokken op de weg is het ene uiterste. Het andere uiterste is wachten op wat de gemeente Haarlem allemaal oké vindt. De geschiedenis leert namelijk dat niet alleen de gemeenten Haarlem en Amsterdam, maar ook de provincie Noord-Holland zich niet veel gelegen laat liggen aan de problematiek. Ik raad de minister dus niet aan om betonblokken neer te leggen, maar ook niet om zich afhankelijk te maken van de instemming van de gemeenten. Ik vind namelijk dat die moeten meebetalen. Dat moet er gebeuren. Dat bedoelde ik toen ik zei dat de minister samen met de regio aan de slag moet. Het is niet de bedoeling dat Amsterdam en Haarlem achteroverliggend in de leunstoel het verkeer gezellig op en neer laten jakkeren en uiteindelijk niets doen of toestaan.

Minister **Eurlings**: Daar ben ik het volstrekt mee eens. Ik juich van ganser toe dat de gemeente Amsterdam stevig meebetaalt. Ik heb ook hoge verwachtingen. Er was in het verleden altijd discussie over de financiën. Financieel was het niet zo gemakkelijk voor de auto. De heer Aptroot heeft in een recent plenair debat aangegeven dat er verandering op komst is in de groen-paarse coalitie in Amsterdam. Ik heb er vertrouwen in.

De heer **Aptroot** (VVD): Geen kilometerheffing en spitsheffing meer.

De **voorzitter**: Laten we het over de N200 hebben.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk laat ik mijn oor niet zomaar hangen naar anderen. Het enige wat ik vanuit mijn eigen observatie zeg, is dat files langer worden en het aantal keren dat het verkeer vaststaat, toeneemt als wij van twee stroken naar één strook gaan. Dat wil niet zeggen dat je het per definitie nooit moet doen, maar het geeft aan dat je gespist moet zijn op andere oplossingen om de overlast te beperken zonder dat het de hele dag filegevoelig wordt.

De heer **Jansen** (SP): Wat de minister zegt, klopt niet. Overdag staan er geen files. Als de route buitenom korter is in reistijd, neemt iedereen de route buitenom. Kortom, de minister heeft zelf in de hand of er overdag buiten de spits files staan. In de spits staan er files. Die staan er nu, die staan er straks ook, om de simpele reden dat je in een stedelijk gebied in de spits altijd filevorming hebt. Dat is niet te vermijden.

Minister **Eurlings**: Zeker, maar zoals gezegd, is het beeld tot nu toe dat de filegevoeligheid gigantisch toeneemt als je van twee stroken naar één strook gaat. Dat wil ik meegeven om aan te geven dat het niet zo eenvoudig is als het lijkt. Dat wil niet zeggen dat ik niet probeer om een oplossing te vinden, maar het is wel een kant van de werkelijkheid. Het onderzoek zal gedaan worden. Ik heb dat toegezegd. Het wordt de Kamer in het najaar toegezonden. Dan is er alle mogelijkheid om op basis van de feiten conclusies te trekken. Ik heb nu alleen willen aangeven wat tot nu toe de beweegredenen waren om sommige dingen niet te doen.

De **voorzitter**: Kan de minister afronden?

Minister **Eurlings**: Jazeker.

Hoe het ook zij, met de Westrandweg A9 en de spitsstroken op de A5 moeten we de stroom dus kunnen reduceren van 35.000 tot minder dan 30.000 voertuigen. Dat is een reductie van 15% à 20%.

Wij gaan dus met provincie en gemeenten bezien of er maatregelen zijn met een groot rendement die we samen kunnen treffen. Die kunnen samen met de reeds aangekondigde maatregelen in een actieplan worden gegoten. De al voor de N200 gereserveerde middelen kunnen hiervoor ook worden ingezet. Ik heb de heer Koopmans goed begrepen. Wij kijken naar de provincie en naar Amsterdam en Haarlem voor pecunia. Laat iedereen zijn of haar partijvrienden en -vriendinnen hiertoe motiveren. Hoe zit het dan nog met een paar andere punten? Dat is over mijn politieke graf heen. De Kamer zal daar in een volgende periode over moeten beslissen. Hoe zit het nu met een tunnel? Een tunnel klinkt altijd positief. Behalve als je vervolgens met de veiligheidsinstallaties te maken krijgt, maar dat terzijde. Ik begrijp de zorgen over de verkeersinformatie. Het ondertunnelen van de weg is volgens de onderzoeken tot nu toe geen kosteneffectieve maatregel. De kosten liggen, met bijkomende kosten, tussen de 200 mln. en 300 mln. Dat zijn om en nabij de kosten voor het rond maken van de ruit rond Eindhoven; over die ordes van grootte heb je het dan. Dat wil niet zeggen dat wij geen kosteneffectieve maatregelen moeten kunnen vinden.

Ik ben ervan overtuigd dat we de overlast kunnen terugbrengen en de leefbaarheid kunnen doen toenemen zonder de bereikbaarheid in het honderd te laten lopen. Daarvoor is nodig dat wij open het gesprek aangaan, intensiever dan tot nu toe. Ik heb gezegd dat het ons extra mag kosten. Wij hebben nog 5 mln. op de plank. Maar ik reken er dan ook op dat de provincie en de grote gemeenten rond Halfweg – daar komt het verkeer immers vandaan – met ons onderzoeken wat we kunnen doen. Ik zal dat met spoed aanzetten. De minister van Justitie zal de Kamer op korte termijn informeren. Als wij het overleg in vorm hebben gegoten, zal ik de Kamer berichten over hoe wij het samen, in contact met de partners in de regio, denken te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Heb ik het goed als ik de conclusie trek dat de minister alle maatregelen die hij heeft aangekondigd, die al in uitvoering zijn en die voor een deel van structurele aard, voor een deel van infrastructurele aard en voor een deel van incidentele aard zijn, samen met de regio in samenhang zal bezien, dat hij de effecten daarvan in samenhang zal bezien en dat hij daarna zal bezien of extra maatregelen noodzakelijk zijn? Ik ben geen verkeerskundige, maar mijn boerenverstand zegt dat er meer nodig is. Ik denk dat het daarom goed is dat de minister met het gemeentebestuur van Haarlemmerliede en Spaarnwoude nadenkt over de vraag hoe verstandig het is om nu al heel snel besluiten te nemen over bijvoorbeeld zoiets als de voetgangersbrug. De gemeente zelf heeft in gesprekken die wij daar gehad hebben, aangegeven dat ze zich afvraagt hoe verstandig dat besluit is. Ook burgers hebben dat laten weten. Er zijn kansen, maar ook vraagtekens. Ik vraag de minister om dat heel snel te bespreken, om ervoor te zorgen dat er een gedragen plan komt voor de leefbaarheid en om dat aan de Kamer te presenteren met het bijbehorende draagvlak vóór de behandeling van het MIRT van 2011.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ga akkoord met het voorstel van de minister om samen met de provincie en de gemeenten het probleem integraal te bekijken en dit najaar met voorstellen te komen. Wij zien in afwaardering absoluut geen oplossing. Daar is de regio niet mee geholpen. Dan houd je de doormiddending. De enige structurele oplossing is een tunnel of een tunnelbak. Ik heb overigens geïnformeerd naar de kosten. Er is her en der op het provinciehuis gerekend en daar kwam men op een heel ander bedrag. De minister zegt dat hij alle varianten meeneemt. Van mij mag de afwaardeervariant ernaast worden gelegd, omdat drie andere fracties dat graag willen. Ik zeg er wel bij dat wij er zelf niets in zien. Zo kunnen we dan dit najaar een besluit nemen. Dan heeft de discussie ook lang genoeg geduurd. Wij gunnen de minister de tijd om met een goede oplossing te komen. Die heeft hij nodig. Dat begrijpen we.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik heb waardering voor de ideeën van de minister voor de korte termijn. Die zijn positief. Het is goed dat zijn collega van Justitie gemaand wordt om zich hier intensiever mee te bemoeien. Het meest zorgwekkend vind ik het perspectief op lange termijn. De SP-fractie denkt dat je taakstellend de hoeveelheid verkeer door de bebouwde kom minstens moet halveren, anders blijft het pappen en nathouden. 20% is echt te weinig om een leefbare situatie te creëren. Ik vraag de minister om bij de varianten die hij onderzoekt, de 50%-variant mee te nemen. Zelfs de heer Aptroot vindt afwaarderen acceptabel. Laat de minister dan ook aangeven wat in de nieuwe situatie – A5 gereed, A9 verbreed – de rijtijd buitenom is buiten de spits en wat de rijtijd is in de gehalveerde variant binnendoor. Ik voorspel de minister dat iedereen automatisch buitenom gaat rijden als de rijtijd binnendoor langer is dan buitenom.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil even iets rechtzetten. Ik vind afwaarderen niet acceptabel. De VVD ziet er niets in. Maar als drie fracties het als een serieuze optie beschouwen, is het goed dat de minister ook die variant onderzoekt. Ik zou echter van verbazing van mijn stoel vallen als het ook maar een beetje een oplossing zou brengen. Dat brengt het volgens mij absoluut niet. Ik wil mijn gelijk wel halen dit najaar.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb alle waardering voor het democratisch gehalte van de heer Aptroot. Op dat punt zijn we het helemaal met elkaar eens.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb geen enkele voorkeur uitgesproken. Ik vind dat alle opties meegenomen moeten worden, inclusief een tunnel. Ik wil de heer Jansen iets vragen. Wat hebben we aan een halvering als daarna de verkeersveiligheid nog steeds een groot probleem is? Wat hebben we aan geen halvering als er bijvoorbeeld een tunnel komt en daardoor de leefbaarheid wel sterk vergroot wordt? Ik zit een beetje met die halvering als doel. Wat heeft die rechtstreeks te maken met leefbaarheid?

De heer **Jansen** (SP): Het is vrij simpel, mijnheer Koopmans. Een halvering van het aantal motorvoertuigen per dag betekent de helft minder stank, de helft minder fijnstof en de helft minder geluid. Dat scheelt een hoop. Daarnaast heb ik gezegd dat een tweestroomstunnel, die korter kan worden, gemakkelijk is in te passen. Ik vind het overigens nog steeds erg duur. Daarom heb ik gezegd dat misschien een gefaseerde aanpak wenselijk is en eerst bezien moet worden of afwaarderen het probleem oplost. Ik houd echter staande dat een halvering van de hoeveelheid motorvoertuigen per dag een enorme verbetering is voor de leefkwaliteit in het gebied.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat hij op korte termijn een aantal maatregelen neemt, met name voor de verlaging van de snelheid en de verbetering van de snelheidscontrole. Het gaat ons echter ook om de situatie in het dorp, waar 50 km/u gereden mag worden, maar waar mensen 80 km/u rijden en door rood licht rijden, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Er moet pittiger gecontroleerd worden. Als je weet dat je een heel groot risico loopt op een bon, is dat vaak de enige reden om je snelheid te verlagen. Ik ben er natuurlijk niet op tegen om met de provincie en de gemeenten te werken aan een integraal plan. Het lijkt mij goed om de afwaardering van de weg, de halvering van de hoeveelheid verkeer, daar serieus bij te betrekken. Ik waardeer dat. Ik wil daar ook de kosten-batenanalyse bij betrekken. Ik heb in eerste termijn gezegd dat wij wel kunnen zeggen dat een tunnel een serieuze optie is, maar dat wij allemaal weten dat die rekening wel betaald moet worden en dat er ook nog andere situaties zijn waar je tegenaan rijdt, loopt of fietst. Het is goedbedoeld, maar ook een beetje goedkoop. Kun je het wel waarmaken? Ik wil naast een kosten-batenanalyse ook weten hoe eventueel hoge kosten gefinancierd gaan worden en ten koste van wat.

Ik herhaal mijn suggestie uit eerste termijn om zaken als spitsheffing of kilometerheffing er wel bij te betrekken, want ook deze minister, die weliswaar vertrekt, weet net zo goed als ik dat die discussie na de verkiezingen weer de kop zal opsteken.

Voorzitter: Koopmans

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik ben het ermee eens dat we proberen om een gedragen plan te krijgen, maar wel met een afweging van zowel de afwaardering als van de kosten van de meeste extreme oplossing. Volgens mij is er een redelijk algemene overeenstemming dat we die richting uit moeten.

Voorzitter: Roefs

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdrage in tweede termijn. Ik denk dat wij met elkaar tot een redelijk goede conclusie komen, tenminste voor dit moment. Deze discussie zal namelijk het komend jaar intensief worden voortgezet.

Ik zeg toe om vóór de behandeling van het MIRT samen met gemeenten en provincie met een integraal plan te komen, waarbij de provincie mede

een leidende rol kan vervullen vanwege het belang van de regio. Integraal betekent infra en niet-infra. Met gemeenten en provincie dus, en ook met dekking van die geledingen. Het moet ook gedragen worden, anders bereiken we niets. Als wij een paar duizend auto's eraf halen en er komen er vervolgens weer duizenden bij door andere zaken, schiet je niets op met elkaar.

Ik ga dus proberen om de Kamer een palet voor te leggen van mogelijke oplossingen, hoe die uitwerken, wat die kosten et cetera, zodat een nieuw kabinet en een nieuwe Kamer daarover kunnen besluiten en dan ook natuurlijk wel de budgettaire consequenties moeten kunnen waarmaken. Dat lijkt mij de nobelste manier om met deze discussie om te gaan. Ik spreek daarbij de bereidheid uit om meer te investeren dan tot nu toe. Ik verwacht echter wel van de andere partners dat zij financieel een aantal stappen met ons zetten.

Ik ben ook bereid om zaken die mij tot nu toe niet erg realistisch lijken, nog eens te onderzoeken. Dat betekent een audit op de tunnelkosten. Tunnels zijn wel heel duur en wij komen natuurlijk in een financieel niet zo lekker tijdperk. Maar goed, ik wil toch een audit, zodat we weten waar we het over hebben. Als het oordeel zal moeten worden geveld, moet de Kamer alle informatie zo veel als het enigszins kan, kunnen gebruiken. Wat is het effect van de Westrandweg? Het is heel moeilijk om te zeggen wat het betekent om het aantal auto's te halveren. Er is continu, ieder jaar, variatie in het aantal auto's dat erdoorheen gaat. We hebben dus nooit een doel van: precies zo veel auto's, niet meer en niet minder. Wat ik mij wel kan voorstellen, is dat wij nadrukkelijk nogmaals inzicht geven in het effect van de Westrandweg op de N200 bij ongewijzigd beleid en wat al dan niet mogelijk zou worden als je aan de knoppen gaat draaien als de Westrandweg er is. Zo komen we redelijk bij elkaar in de buurt en heeft de Kamer een onderbouwing van de effecten als je echt zou willen knijpen, waar SP en GroenLinks voor zijn. Dan hebben we het enigszins geobjectieerd en breder uitgewerkt.

Wat de spitsheffing betreft: het is aan een nieuw kabinet om te besluiten hoe het met beprijzing omgaat. Alstublieft geen vermaledijde tolringen, want dan zijn de mensen in Halfweg echt de klos. Dan kan men dik betalen als men richting Amsterdam wil. Waar je bij spitsheffing mee moet oppassen, mocht het er ooit nog komen, is dat je veel weglekeffecten hebt, in die zin dat je moet oppassen voor sluipverkeer en dat je vaak een spitstarief krijgt voor de huisvader of huismoeder in Halfweg die zoon of dochter ergens naar een school brengt.

De **voorzitter**: Laten we de spitsheffing geen onderwerp van discussie maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft aangegeven ...

De **voorzitter**: Zowel mevrouw Van Gent als de minister houdt nu op over de kilometerheffing. De minister rondt af.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat hij alle opties gaat bekijken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, ik ben heel duidelijk geweest dat wij niet spreken over de kilometerheffing.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar wil ik het niet over hebben. Ik wil weten wat er in het integrale plan komt te staan. De minister geeft zelf aan dat hij zo veel mogelijk opties erin aan de orde wil stellen, zodat een volgend kabinet een wijs besluit kan nemen. Ik stel dus gewoon de redelijke vraag of ook deze optie daarin meegenomen kan worden, omdat je het in zijn totaliteit moet kunnen bekijken.

De **voorzitter**: De vraag aan de minister is of hij in dat hele brede palet ook wil bezien wat de kilometerheffing zou kunnen betekenen.

Minister **Eurlings**: Ik wil een redelijk antwoord geven. Ik wil ingaan op de verkeerskundige en bredere effecten van knijpvarianten in Halfweg als de Westrandweg er is. Je kunt op tal van manieren het verkeer knijpen. Het is de vraag of je daar voor moet zijn. Hoe men er ook tegenover staat, het is van belang dat de plussen en minnen van die variant in beeld zijn. Ik wil niet allemaal beprijzingsvarianten gaan uitwerken, simpelweg vanwege het feit dat de ervaring met dit dossier mij heeft geleerd dat er honderdéén mogelijkheden zijn, zelfs binnen het systeem. Welk spitstarief precies? Over hoeveel kilometer? Dat geeft een megaverschil in effect. Een beprijzing van de spits, waarvan mevrouw Van Gent voorstander is, is een middel. Je kunt op tientallen manieren een afknijp bereiken, mocht je dat willen. Het gaat erom wat voor een effect het heeft als je dat doel bereikt. Kan het zonder dat de hele regio vastloopt? In die zin wil ik mevrouw Van Gent tegemoet komen, maar niet door nu los van een coalitievorming allemaal beprijzingssystemen uit te werken alleen rond de N200 en Halfweg.

De **voorzitter**: Wij zijn aan het eind van dit overleg en ik noem hierbij de toezeggingen.

- De minister zal contact opnemen met zijn ambtsgenoot van Justitie met de vraag of aanscherping van de handhaving van de snelheidsvoorschriften op de N200 Halfweg mogelijk is. De minister zal zijn ambtsgenoot vragen de Kamer hierover te informeren.
- De minister zal in overleg treden met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland over mogelijke aanvullende maatregelen om de overlast die veroorzaakt wordt door de N200 in de gemeente Haarlemmerliede te reduceren. In dat overleg/onderzoek zullen ook de opties van ondertunneling en afwaardering van de N200 en de financiële dekking van de maatregelen en een audit op de nu reeds geprognosticeerde kosten voor ondertunneling worden betrokken. Samen met de reeds bestaande maatregelen zullen de aanvullende maatregelen worden opgenomen in een actieplan. De Kamer zal vóór de behandeling van het MIRT-projectenboek 2011 in het najaar van 2010 worden geïnformeerd.