GEHEIM

Overzicht strategische dossiers waarin intensief wordt samengewerkt met het Rijk

Zuidasdok;
Opgave is het oplossen huidige tekort en beheersbaar houden van (kosten) realisatie. Het tekort is door o.a. inflatie en oplopende materiaalkosten aanzienlijk duurder geworden na de MIRT-afspraken in BO MIRT 2022. In principe vallen deze kosten grotendeels (uitgezonderd een Cap voor Amsterdam/VRA) terug richting Rijk. Het Rijk kan daarbij aanspraak doen op de Rijksreservering bijdrage OVAH (op dit moment circa 1,1 mrd euro). Er is en wordt veel onderzoek gedaan naar het terugbrengen van dit tekort. Tegelijk komt de deadline voor aanbesteding van de noordelijke tunnel steeds dichterbij. In 2026 zal een besluit moeten worden genomen.
Om de risico's en daarmee gemoeide kosten te verlagen wordt op dit moment gekeken naar een verhoogde aanleg van de tunnel (die daarmee op een meer stabiele ondergrond kan komen te liggen). Dit gaat vermoedelijk wel ten koste van de beoogde realisatie van bomen om het dek op de tunnel.
Het Rijk kan, naast de waarschijnlijk onvermijdelijke verhoging van de tunnel, besluiten tot scope-wijziging, met bijvoorbeeld geen noordelijke ondertunneling

OV Verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH/"doortrekken NZ-lijn"):
Opgave hier is het herstel van de uitname Rijk (meer dan 1,6 mrd euro) van diens bijdrage en MIRT-besluit mbt daadwerkelijke realisatie 2026 inclusief aanvullende Rijksfinanciering.
Rijk is nu daadwerkelijk aan het rennen. De samenwerking met andere partners (VRA, Haarlemmermeer, Provincie, Schiphol, NS, SADC) is en blijft van groot belang om het Rijk bij de les te houden.
OVAH is van belang voor substitutie vliegtuig naar spoor, betere spoorontsluiting nationaal en regionaal en ontsluiting van o.a. woningbouw Schinkel en werkgelegenheidsgebied Schiphol (100.000+ banen op dit moment). BO MIRT 2026 is voorzien voor besluitvorming afronding MIRT-Verkenning. Op dat moment zullen alle betrokkenen, inclusief Rijk, het eens moeten worden over het definitieve voorkeursalternatief inclusief bekostiging.

Ringlijn (en Westbrug):
Hier spelen meerdere zaken zoals het afronden van de Verkenning in 2027 en in positie brengen van het geheel sluiten van de Ringlijn en Westbrug inclusief benodigde Rijksfinanciering. De 1e fase sluiten Ringlijn (a circa
Rijk wordt op dit moment verleid om bij te dragen aan 1e fase ringlijn en de signalen zijn positief in de zin van dat er ambtelijk steun is voor een bijdrage mocht er door het nieuwe Kabinet een 3e tranche van de woningbouwmiddelen beschikbaar worden gesteld. Haven Stad is in potentie qua woningbouwopgave de grootste woningbouwlocatie van Nederland. Qua fasering komt dit gebied nu stilaan meer in positie om aanspraak te maken op rijksmiddelen ter versnelling woningbouw. Daarmee lijkt inbreng van een groter pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor Rijksfinanciering ten behoeve van ontwikkeling Havenstad, Noord en Zaanstad, waaronder geheel sluiten Ringlijn en aanleg Westbrug opportuun.
In 2027 (mogelijk 2028) is besluitvorming voorzien mbt afronding MIRT Verkenning. Partijen zullen het eens moeten worden over het definitieve voorkeursalternatief inclusief bekostiging.

Ringen draaiende houden (A10)
De A10 loopt binnen afzienbare tijd, tussen 2030 en 2040vast (o.a. door capaciteitsgrenzen aan Coen- en Zeeburgertunnel). Dit heeft grote gevolgen voor ontsluiting van stad (ook logisitiek. Bv

GEHEIM

circa 36% transport Haven loopt via weg) en groot deel van West-Nederland (vastlopen leidt ook tot verstopping van aanvoerroutes zoals A1/A6, A2, A4, A7/A8). Op korte termijn wordt ingezet op verschillende fysieke doorstroommaatregelenbij bijvoorbeeld op- en afritten zoals de S116 en de Coentunnel. Ook wordt ingezet op dynamisch verkeersmanagementsystemen. Ook is het van belang om in hoge dichtheden woningen te bouwen met nabijheid van functies en ontsluiting per OV en fiets, zodat er geen extra autoverkeer ontstaat en er ook geen onnodige pendel op gang komt van verderaf gelegen woningbouw
Op termijn lijkt een vorm rekeningrijden/cordonheffing en toepassing doelgroepenstroken onvermijdelijk. In dat geval moeten ook alternatieven zoals regionale hubs (bv Noord, Muiden, Halfweg, 't Oog Almere), HOV-verbindingen (o.a. ZaanIJ, Almere Pampus en Haarlem), etc op orde zijn, inclusief daartoe benodigde investeringen.
Rijk heeft nagenoeg volledige zeggenschap over gebruik rijkswegen zoals A10 en heeft gebiedsreserveringen liggen voor uitbreiding beide rijkstunnels (aanleg tunnels is wel zeer kostbaar). Het Rijk is op dit moment constructief met Amsterdam in gesprek om te kijken naar het toekomstig functioneren van de A10 en de oplossingen die het beste aansluiten bij het belang van Amsterdam, maar kan zich onttrekken aan deze inzet en kiezen voor ouderwetse uitbreiding van het asfalt als er geld, capaciteit en geen stikstofopgaves meer zijn.

Beprijzing automobiliteit (naar tijd en plaats)
In het BO MIRT 2022 is door Rijk en MRA het Multimodaal Toekomstbeeld vastgesteld. Daarin is vastgesteld dat vanuit de verstedelijkingsopgave en daaruit vloeiende mobiliteitsopgave meer nodig is dan een set aan (schaalsprong)investeringen. Ook de inzet van stevige beleidsinstrumenten is noodzakelijk. Meest in het oog springende daarbij is een vorm van beprijzing (naar tijd en plaats). Voor invoering van deze laatste is wetswijziging nodig. Nadat in het regeerakkoord Rutte 4 al een vorm van beprijzing was opgenomen, is er een kans dat een komend kabinet alsnog aan de slag wil met een vorm van beprijzing. IenW is op dit moment meer dan ooit bereid om met de regio te kijken naar toepassing van dit instrument, vooral ook ingegeven door de kostenopgave bij Zuidasdok en OVAH in combinatie met de opgave A10. Afgelopen najaar is in het BO Zuidasdok/OVAH ook afgesproken om hier gezamenlijk onderzoek naar te doen en start dit onderzoek meteen na het BO MIRT van 5 januari a.s. Invoering van een vorm van beprijzing is zowel vanuit financiele opbrengsten als beleidsmatig een uitermate interessant en zwaar instrument om de verstedelijkinsopgave goed vorm te geven. In theorie zou invoering van een cordonheffing op de A10 de meeste mobiliteitsopgaven in de MRA financieel en beleidsmatig oplossen.
Beprijzing is een uitermate politiek gevoelig onderwerp en vraagt niet alleen politiek maar ook ambtelijk geduld en zorgvuldige stappen om samen als Amsterdam, regio en Rijk in op te lopen.

Hinderaanpak weg- en spoorwerkzaamheden
Amsterdam zit samen met Rijk, provincie, prorail, VRA, NS, etc in een grote aanleg en beheer- en onderhoudsopgave van spoor en wegen (van Rijk, provincie en Amsterdam). Afgelopen jaar is veel hinder voorkomen door een uitermate intensieve samenwerking tussen alle partijen. De komende jaren staan nog veel meer werkzaamheden op de agenda en het is van groot belang om deze (goede) samenwerking vast te houden. Deze samenwerking is niet vanzelf ontstaan en heeft veel tijd gekost om goed in elkaar te zetten.
Afgelopen jaar waren de hinderwerkzaamheden vooral ingegeven door onderhoud van Rijkswegen en spoor. Komend jaar zal de nadruk meer liggen op Amsterdamse infrastructuur en daarmee ligt het belang komend jaar ook meer bij Amsterdam dan bij het Rijk.

OV SAAL (invoering ERTMS):

GEHEIM

Opgave is om zsm invoering van het systeem ERTMS te krijgen op het traject OV SAAL en daarmee tot 40% extra capaciteit op bestaand spoor tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad te realiseren. Daarmee ook van belang voor rendement Zuidasdok, OVAH en Amsterdam CS investeringen.
Rijk heeft beperkte middelen (geld, capaciteit) voor de uitrol en daardoor is invoering nu al ernstig vertraagd. Bij invoering van het systeem moet het Rijk daarnaast waarschijnlijk kiezen tussen dit traject en bijvoorbeeld een traject in Brabant, omdat het vanuit middelen en capaciteit niet overal tegelijk kan. Vanuit lobby zit er de nodige druk op om voor OV SAAL te kiezen. Gevaar van ernstige vertraging (na oplevering Zuidasdok en OVAH) dreigt, met gevolgen voor geplande aanlandingen op Zuidasdok, Amsterdam CS, Schiphol. En voor de ontsluiting van veel woningbouw en economie in Flevoland en het Gooi. Zonder deze ingreep, wordt voorzien in een grote toename van autoverkeer naar Amsterdam.

Aanpak sluizen/gemalen:
Het risico op een ontwrichtende gebeurtenis en grote schade groeit met het jaar. Op 2 november 2023 was er een flinke wake-up call toen er een storing was bij de zeesluizen en het water flink hoog kwam te staan in Amsterdam, waaronder de Houthavens. Er is een groter systeem aan sluizen in en om Amsterdam nodig waar aanpassingen nodig zijn om de voeten droog te houden. Belangrijkste daarbij zijn het spui- en gemaalcomplex bij IJmuiden en de noodzaak van het extra gemaal in Amsterdam-Oost. Dit vraagt niet alleen middelen maar ook coordinatie vanwege de brede groep van betrokken partijen.
Bij extreme stortbuien (70-90 mm/u) kan de schade in Amsterdam oplopen tot 936 miljoen euro. Klimaatadaptatie (daar zitten ook andere thema's in naast wateroverlast) kost op stedelijke schaal tot 2050 ongeveer 1 miljard euro investeringen = 41,5 miljoen euo per jaar. Dat is alleen stad Amsterdam. Ook komen daar nog 18 miljoen euro per jaar aan onderhoudskosten bij (deze investeringen zijn specifiek voor gemeente Amsterdam in de openbare ruimte).
We zijn druk bezig om de opgave meer op de kaart te zetten bij het Rijk en hiervoor ook (financiele) hulp te organiseren. Daarbij maken we op dit moment echt stappen, maar tegelijk is dit ook een bijkomende opgave voor het Rijk waar deze nog niet altijd goed op is ingericht (ook financieel niet)

Programma Sprong over het IJ/Oostbrug:
Medewerking op uitvoering realisatie Oostbrug en eventueel een financiele bijdrage.
Medewerking (vanuit uitsluitend de nautische sector Rijk) loopt op dit moment uitermate stroef en er zijn nog veel stappen te zetten om tot een goede gezamenlijke productieve samenwerking te komen. Aan de ene kant wordt gewerkt aan de relatie met de nautische kant van IenW/RWS, tegelijk wordt ook het grotere belang van de IJ-oeververbindingen voor de ontwikkeling van Noord, Zaanstad en de noordelijke MRA meer in beeld te krijgen bij IenW en RWS breed, zodat er een betere interne belangenafweging komt binnen ministerie en RWS.
Het creëren van vertrouwen bij de nautische kant gaat in hele kleine stappen en raakt telkens verstoord. Dit geldt alleen al sec voor het dossier Oostbrug, maar ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld de PTA hebben hier grote invloed op. Tegelijk vraag het heel veel inspanning om bredere betrokkenheid binnen ministerie en RWS te bewerkstelligen. Er worden de laatste tijd hierop veel stappen gezet, maar het effect ervan is te gering voor een soepele samenwerking met een integrale benadering vanuit het Rijk: het grotere belang is nog lang niet gestold binnen het ministerie en RWS.

Damen Shipyard

GEHEIM

Damen Shipyard blokkeert op dit moment de ontwikkeling van een groot ontwikkelgebied in Noord. Een oplossing voor deze blokkade is nodig
Risico: Strategisch belang van Damen ligt voor het Rijk boven Rijksbelang woningbouw. Een goed alternatief kan alleen in samenwerking tussen Damen, Rijk en provincie tot stand komen.

Schiphol:
Schiphol is een groot dossier op gebied van omgevingshinder en uitstoot. Het Rijk bepaalt het aantal vluchten en zal waarschijnlijk onder invloed van het op 12 december verschenen rapport Wennink vol blijven inzetten op de belangrijke mainportfunctie voor Nederland. Het belang van internationale verbondenheid zal hoog zijn/blijven. Het zal heel moeilijk worden om onder dit gesternte het aantal overlastgevende vluchten terug te dringen.
Een andere inzet is daarbij om meer in te zetten op substitutie van vliegtuig naar trein. Met relatief eenvoudige/lopende inzet tegen geringe kosten is een substitutie van 3% (circa 14.000 vluchten) mogelijk. Met een actieve inzet vanuit IenW naar buurlanden en EU is dit uit te breiden naar 9% (circa 43.000 vluchten). Voor deze opgave zijn ook vanaf 2027 nieuwe Europese fondsen nadrukkelijk in beeld, waarbij het Rijk een sleutelrol heeft om deze richting onze opgave te krijgen. Uiteraard kan substitutie alleen onder voorwaarde dat deze vluchten niet opgevangen worden met andere vluchten.
De inzet op minder vluchten is een moeilijk verhaal, maar de inzet op substitutie ontmoet minder weerstand op dit moment. Met verschillende partners wordt op dit moment gewerkt om IenW aan boord te krijgen meer te doen hierop. Ook richting EU en buurlanden. Het meekrijgen gaat in stapjes en wij zijn op dit moment nog halverwege de ladder.

Brede Doel Uitkering (BDU)
Het Kabinet Schoof heeft bij diens aantreden gekozen voor afschaffen Specifieke UitKeringen (SPUK) en een 10% afroming. De VRA ontvangt jaarlijks een flink deel van diens budget (BDU) via zo'n SPUK en daarmee werd ook deze bijdrage met 10% gekort. Omgerekend gaat het om 52 miljoen euro structureel. Afgelopen zomer is deze korting voor komend jaar in elk geval teruggedraaid, maar de oplossing is tijdelijk en niet structureel. IenW is weliswaar uitkerend ministerie, maar geld komt van min fin. IenW heeft ambtelijk goed meegewerkt om deze fout te herstellen, ondanks dat het niet rechtstreeks hun eigen belangen raakt. IenW is vooral belangrijk om min Fin in actie te krijgen.
Naast deze korting van 10% speelt ook nog het feit dat deze uitkering, in tegensteling tot bijvoorbeeld provincie- of gemeentefonds niet geindexeerd wordt. Dat levert onderhand circa 50 mln euro minder per jaar op.
Wij zijn zeer afhankelijk van IenW om wat gedaan te krijgen bij min Fin. VRA gebruikt de middelen niet alleen voor het draaiende houden van ons OV maar ook voor nieuwe investeringen in OV en fiets(infrastructuur).

Groutankers bij Gaasperdammertunnel
Bij de aanleg van de Gaasperdammertunnel zijn zogenaamde groutankers aangebracht ter stabilisatie van de damwanden om de tunnel aan te leggen. Deze ankers zijn na oplevering van de tunnel blijven zitten.. RWS vindt dat deze er rechtmatig liggen, gemeente vindt van niet. Alle ankers liggen in huidige gemeentegrond (kadastraal) en dispuut gaat dus over bepalingen in de BUVO (bestuurs- en uitvoeringsovereenkomst).
Vooral kritisch voor de gemeente is de realisatie van het onderstation. Voor deze functie moet voor 1-1 2027 bouwrijpgemaakt zijn. Anders komt gebiedsontwikkeling van 10.000 woningen en ook bedrijven, scholen etc. in de knel.

GEHEIM

Amsterdam voert al enige tijd gesprekken op hoogste niveau hierover (op 12 december nog). Gesprekken gaan moeizaam.

Aanpak/beheer&onderhoud beweegbare bruggen doorvaarroutes
Op dit moment zijn op de vaarroute Rotterdam – Friesland beheer & onderhoudswerkzaamheden gaande met beweegbare bruggen. O.a. tussen De Nieuwe Meer en het IJ – via Schinkel, Kostverlorenvaart en het Westerkanaal. Tegelijk vinden op alternatieve routes ook werkzaamheden plaats. Vanwege ontbreken regie en de toevallige gelijktijdige aanpak moet de beroepsvaart nu een flinke omleiding maken (deels via zee). Deze opgave is niet eenvoudig te verhelpen en vraagt coordinatie tussen de diverse betrokken overheden, inclusief IenW/RWS.

Amsterdam Arena en evenementen:
Er zijn grenzen aan capaciteit station, met name rondom evenementen. Meer maatregelen en investeringen (a 50-100 mln euro) zijn nodig om de enorme groei aan evenementen en woningbouw op te kunnen vangen. Met name groei evenementen komt door toenemende concentratie van evenementen elders in Nederland naar het Arena-gebied. Vooralsnog staat Amsterdam (met VRA) zelf aan de lat om deze opgave op te vangen. Hulp van het Rijk is zeer gewenst
Het Rijk heeft geen verplichting om te helpen hier en ook partijen als NS/prorail leggen op dit moment de opgave terug bij Amsterdam. Er is voorzichtige beweging bij deze partijen om toch mee te werken, maar deze opzet is broos

Goederenvervoer per spoor:
Opgave hier is 2-ledig: 1) ontwikkeling Goederencorridor Noord Oost Europa om huidige goederentransport per spoor vanuit o.a. Haven Rotterdam niet langer via Amsterdam/Weesp te laten verlopen (met meer ruimte voor andere spooractiviteiten in belang Amsterdam/MRA zelf)
En 2) Goederenvervoer ten behoeve van vergroening Haven en Tata: plannen zullen leiden tot een andere en meer risicovol vervoer van grondstoffen om de energie- en circulaire plannen te kunnen invullen. Tegelijk wordt flink gebouwd langs deze betreffende sporen.
Goederenvervoer staat laag in de pikorde bij IenW en is in de regel duur qua oplossingen. Mbt opgave 1 is IenW, na 2 jaar lobby'en, zo ver dat ze onderzoek doen naar de komst van zo'n corridor. Daarbij zijn ze inmiddels ook het gesprek aan gegaan met andere regio's die minder meewerkend zijn. Mbt opgave 2 wordt gekeken hoe toekomstig benodigde stromen zo verantwoord (veilig en leefbaar) mogelijk kunnen lopen naar Haven en Tata. Niet alleen via spoor, maar ook via aanleg van buizen en vervoer over water.
Het Rijk kijkt vooral naar kosten en de hardere regels qua veiligheid. Het is moeilijk om ze ook aan boord te krijgen als regels en verantwoordelijkheden voor hun minder aanwezig zijn. Medewerking gaat op basis van een zekere vorm van vrijwilligheid

Fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal
Opgave: naar verwachting neemt college medio januari '26 een besluit over de herstart van deze opgave, waarbij Amsterdam de eerder met RWS/Min I&W gemaakte afspraken respecteert. Bij Amsterdam Rijnkanaal beoogt RWS zelf een verbreding van de vaarweg van het kanaal;
Risico: afspraken zijn na veelvuldig overleg tot stand gekomen, waardoor nu doorgepakt kan worden op realisatie. Twijfel over afspraken kan de inzet vertragen.

Aanleg Sluispark
Sluispark was geprojecteerd deels op grond van RWS, deels op grond van de gemeente.

GEHEIM

RWS en gemeente maakten hiervoor samen een ontwerp. Hiervoor was ruimte omdat RWS voornemens was het bedieningsgebouw van de Oranjesluizen te transformeren naar een CCSA (Centrale Corridor Scheepvaart Amsterdam), waarin ook een publieksfunctie een plek zou krijgen. RWS heeft de plannen voor een CCSA stopgezet. Dit betekent dat de bestaande opstallen in gebruik blijven. Ook is het team dat zich bezighield met CCSA afgeschaald; contacten met omgevingsmanager RWS zijn er wel. De geopolitieke situatie heeft tot gevolg dat RWS anders aankijkt tegen beveiliging van het sluizencomplex. Voor project Sluisbuurt is het Sluispark zeer belangrijk. Het draagt bij aan behalen van de groennorm in deze hoogstedelijke wijk. Projectteam Sluisbuurt wil in 2026 graag de gesprekken met RWS oppakken om te onderzoeken welk aangepast ontwerp voor het Sluispark mogelijk is.

Buiteneiland
Amsterdam heeft op 20 november hoger beroep ingediend in verband met een besluit van RWS over Buiteneiland. Amsterdam wil Buiteneiland circulair aan leggen met grond die vrijkomt bij bouwprojecten in de gemeente, waaronder ook licht verontreinigde grond.
Juridisch gaat de zaak over de toepassing van het overgangsrecht. Na jarenlang overleg tussen RWS en Amsterdam is besloten om voor inwerkingtreding van de Omgevingswet een vergunningaanvraag onder het oude recht in te dienen. RWS heeft met beroep op het overgangsrecht de aanvraag omgezet naar een melding onder Omgevingswet en deze afgewezen omdat de aanvraag niet voldeed aan uitgangspunten van de nieuwe wetgeving. Daartegen heeft Amsterdam in eerste instantie bezwaar gemaakt dat door RWS is afgewezen. Vervolgens heeft Amsterdam tegen deze beslissing beroep ingesteld bij de rechtbank. De rechtbank heeft RWS in gelijk gesteld. Naar het advies van de gemeenteadvocaat heeft de rechtbank onvoldoende rekening gehouden met de omstandigheden en wordt een hoger beroep kansrijk geacht. Dat is nu ingesteld.

Uitstootvrije mobiliteit
Uitbreiding/aanpassing milieuzone
Intentie is om de huidige milieuzones uit te beiden met taxi/touringcar plus aanscherping milieuzone auto voor benzine.
Invoering van de huidige milieuzone is ondanks zorgvuldige voorbereiding en samenwerking met andere gemeenten met veel pijn en moeite ingevoerd en in de lucht gebleven. Te meer de bevoegdheden ook bij de gemeente lagen en de gemeente ook een aantal tegemoetkomingen heeft gedaan. Voor de uitvoering is Amsterdam wel afhankelijk van Rijksonderdelen zoals de RDW. Een uitbreiding/aanscherping kan opnieuw tot gedoe leiden.

Schone Lucht Akkoord:
Huidige SLA loopt tot 2030, in gesprek over nieuwe periode. De WHO advieswaarden voor Luchtkwaliteit zijn inmiddels aangescherpt. Ambtelijk is verkend om gesprek te starten over de periode na 2030.

Laadinfrastructuur:
Het is noodzakelijk dat het Rijk vaart maakt met het ontwikkelen van de verzorgingsplaatsen voor zwaar verkeer. Hier moet mogelijkheid zijn om zwaardere voertuigen op te kunnen laden. Het Rijk moet meer vaart maken om dit mogelijk te maken

Realisatie kabeltraces Tennet vs belangen Amsterdam
De hoogspanningsverbindingen van TenneT moeten nu ook binnen de steden worden aangelegd. Deze forse kabels moeten worden ingepast in een spaghetti van vele andere onder- (en boven)grondse ruimtevragers. TenneT is van mening dat regelgeving voor regie op al die belangen onvoldoende recht doet aan haar belangen en houdt vast aan de wens om zakelijk rechten (opstal-rechten) te verkrijgen op de ondergrondse hoogspanningsverbindingen.
De gemeente onderschrijft het belang van de hoogspanningsverbindingen maar gaat uit van twee

GEHEIM

principes:

1. Vergunning noodzakelijk voor regie op de inpassing van de netwerken en het afwegen van belangen
2. Bij maatschappelijk verlangde projecten als woning- of wegenbouw moeten de TenneT kabels (hoe onwenselijk ook) tegen een reële verdeling van de kosten worden verlegd. Een onopzegbaar zakelijk recht voor de TenneT belangen is niet houdbaar.

Het tweede punt is voor TenneT de steen des aanstoots. TenneT wenst niet door de gemeente te worden gedwongen om te verleggen. Hoe groot de maatschappelijke wens ook is. De gemeente van zijn kant meent dat er voldoende waarborgen in de regelgeving zijn in te bouwen, waarmee ook zonder zakelijke rechten de TenneT kabels worden beschermd.
Inmiddels werken de ministeries van KGG en I&W aan oplossingsrichtingen in deze lang slepende discussie. Er is een landelijk (wets)voorstel vanuit KGG en IenW in voorbereiding. Dit voorstel wordt opgesteld mede op aandringen van TenneT bij de ministeries, om de patstelling tussen gemeenten, havenbedrijven en TenneT te doorbreken.
Gemeenten en TenneT hebben er groot belang bij dat achter dit proces vanuit de ministeries grote vaart wordt gezet. Dat voorkomt heel veel extra werk en discussies per project. Die capaciteit en energie kan beter in de realisatie worden gestopt.
Als TenneT het door haar gewenste opstalrecht niet krijgt, is de verwachting dat het naar de minister van I&W gaat met de vraag om de gemeente een gedoogplicht op te leggen. De minister volgt TenneT daarin tot nu toe, terwijl dat wat ons betreft niet nodig is (want de gemeente staat de aanleg al toe en heeft voldoende aandacht voor de belangen van TenneT) en onwenselijk (bezien vanuit de gemeentelijke regierol op de inrichting van de openbare ruimte (zowel boven als onder de grond). I&W lijkt ook niet echt op deze rol te zitten wachten en zal vermoedelijk liever een oplossing zien waarbij zij niet gevraagd wordt een dergelijke beslissing te nemen.

A2 entree

Bij het project Nieuwe A2 Entree is het door aanpassingen t.o.v. van de snelweg A10 binnen de ring van Amsterdam mogelijk om minimaal 1000 woningen met voorzieningen te realiseren. Deze locatie is gunstig gelegen tegen Amsterdam Zuid aan, goed ontsloten en in nabijheid metrostation Overamstel en Spaklerweg. De vraagt niet om ingewikkelde en risicovolle infra ingrepen (alleen wegverleggingen, geen tunnels, viaducten etc.) en de uitvoeringskosten kunnen gedekt worden uit de grondopbrengsten waarover al besloten is, zodat er geen beroep hoeft te worden gedaan op (schaarse) infra middelen binnen gemeente of rijk.
Aan het Rijk – i.c. Ministerie I&W - wordt gevraagd Principe-medewerking te verlenen aan de Nieuwe A2 Entree plannen. Dit verzoek is namens het college van B&W voorjaar 2025 per brief aan het Ministerie gestuurd. Er is nog geen antwoord ontvangen en lijkt nog onvoldoende prioriteit te hebben daar.

GEHEIM