

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 50

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2013

De Ring Utrecht maak onderdeel uit van een breed pakket aan infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen dat nodig is om de bereikbaarheid van de regio Midden Nederland en van de Draaischijf Nederland te verbeteren. Vanaf 2006 zijn rijk en regio gezamenlijk aan de slag gegaan met de uitvoering van dit pakket. Vorig jaar hebben wij de bereikbaarheid van en in de regio nog een extra impuls gegeven met een uitgebreid Beter Benutten pakket. Doen wij dit niet, dan stagneert niet alleen de bereikbaarheid en daarmee de ontwikkeling van de regio Midden Nederland, maar het hele scharnier van het nationale wegennet. In een gemiddelde werkweek rijden er meer dan een miljoen mensen over dit wegvak.

In heb vorig najaar met uw Kamer afgesproken dat een onafhankelijke deskundige gaat kijken naar de besluitvorming over en onderbouwing van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Ik heb de heer Schoof bereid gevonden dit onderzoek uit te voeren, en heb hem aanvullend gevraagd te kijken naar de verkeersveiligheid van de varianten die de gemeente Utrecht door Witteveen+Bos heeft laten opstellen. Inmiddels is het werk van de Commissie Schoof gereed.

Hierbij bied ik u de rapportage aan van de Commissie Schoof.¹ Ik ben de heer Schoof en zijn ondersteuning zeer erkentelijk voor de grote hoeveelheid werk die zij in korte tijd hebben weten te verzetten.

De belangrijkste conclusies van de Commissie Schoof zijn voor mij dat in algemene zin een zorgvuldig en uitgebreid besluitvormings- en participatieproces is gevolgd en dat varianten met 2x6 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd niet verkeersveilig uitgevoerd kunnen worden. Beide conclusies zie ik als een belangrijke ondersteuning van het gevolgde proces en de genomen besluiten. Ook concludeert de Commissie dat de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

verkeersveiligheidsinformatie van destijds niet toereikend was, en is de Commissie van mening dat er, ter onderbouwing van het Voorkeursalternatief, een MKBA uitgevoerd had horen te worden, hoewel dat destijds niet verplicht was. In het vervolg van deze brief ga ik hier verder op in.

Algemene conclusies

De Commissie constateert in algemene zin dat een zorgvuldig en uitgebreid besluitvormings- en participatieproces is gevolgd, waarin een breed aantal alternatieven onderzocht is, inbreng is geweest voor alternatieven, en dat in lijn was met de aanpak Sneller&Beter. Ik ben blij met deze algemene constatering van de Commissie. Dit advies is voor mij een goede basis voor het vervolg van de procedure.

De Commissie vindt de keuze en de onderbouwing om de oplossing voor de problematiek op de A27 te zoeken binnen de Oost-alternatieven, waarbij verkeersstromen worden ontweven, juist en afdoende. De Commissie concludeert daarnaast dat geen laag economisch groeiscenario is onderzocht, maar dat dat destijds de gebruikelijke gang van zaken was: vóór 2011 werden alle projecten met één scenario doorgerekend. De Commissie concludeert verder dat niet volstaan kan worden met een enkelstrooks bypass, uit oogpunt van veiligheid en capaciteit. Deze conclusies van de Commissie zie ik als ondersteuning van de besluiten die in het project Ring Utrecht/A27 genomen zijn.

Verkeersveiligheid

De Commissie concludeert dat varianten met 2x6 rijstroken binnen de bestaande Bak (die uitgaan van het principe van ontweven) niet met een acceptabel veiligheidsniveau zijn te realiseren. Dit geldt volgens de Commissie ook voor de varianten die de gemeente Utrecht door Witteveen+Bos heeft laten ontwikkelen. Deze conclusie van de Commissie ondersteunt hetgeen ik met uw Kamer heb gewisseld: 2x6 rijstroken en ontweven binnen de bestaande Bak levert geen verkeersveilige situatie op. Ik vind dit een belangrijk en doorslaggevend argument, reden genoeg om hier dus goed naar te kijken.

In lijn met de aanbeveling van de Commissie zal ik met de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU contact opnemen en nogmaals het besluit nemen dat de varianten met 2x6 rijstroken (en ontweven) binnen de bestaande Bak in Amelisweerd definitief afvallen.

De conclusie van de Commissie, dat destijds het punt van de verkeersveiligheid onvoldoende onderbouwd was, betekent dat ik in toekomstige projecten en bij toekomstige besluiten er op toe zal zien dat de relevante beslisinformatie explicieter in beeld gebracht wordt, zowel voorafgaand aan het te nemen besluit, als achteraf bij de uitleg waarom varianten en alternatieven zijn afgevallen.

MKBA

De Commissie constateert verder dat bij de besluitvorming over het Voorkeursalternatief in december 2010 geen MKBA voorlag. De Commissie stelt dat dit niet verplicht was, maar dat er naar haar mening volgens het destijds geldende MIRT-spielregelkader wel een MKBA uitgevoerd had horen te worden. De Commissie beveelt aan om alsnog een MKBA uit te voeren, om zo het maatschappelijk nut van de investering aan te tonen.

Ook uit deze conclusie van de Commissie trek ik lering. In het verleden maakten we bij infraprojecten een kosten-baten-analyse ten behoeve van het OTB. Ik zal er op toezien dat bij infraprojecten waarvoor dat relevant is, tijdig een MKBA gemaakt wordt. Overigens geldt voor nieuwe projecten dat hier reeds afspraken over zijn gemaakt. Met de herziening van de MIRT-spelregels van november 2011 is afgesproken dat tijdens de verkenningsfase een MKBA conform de OEI-richtlijn en een business case opgesteld worden voor de kansrijke oplossingen.

In lijn met de aanbeveling van de Commissie zal ik alsnog een MKBA laten uitvoeren. Ik maak daarbij gebruik van de suggestie van de Commissie om de Voorkeursvariant onderwerp van deze MKBA te laten zijn (de Voorkeursvariant is het tracé nadat alle locatiekeuzen gemaakt zijn). Ik zal bij de MKBA uitgaan van de meest recente versie van het verkeersmodel NRM, en een hoog en een laag groeiscenario laten doorrekenen. Voor het bepalen van de Voorkeursvariant moeten eerst nog enkele locatiekeuzen gemaakt worden. Daarbij zal de omgeving op de gebruikelijke (en volgens de Commissie correcte) wijze worden betrokken. Daarna zal een kostenraming van de Voorkeursvariant worden opgesteld en worden de nodige (milieu) effecten gekwantificeerd, zodat zij gemonetariseerd kunnen worden. Vervolgens kan een MKBA worden opgesteld. Naar verwachting kan ik u in het eerste kwartaal van 2014 over de uitkomsten van de MKBA informeren.

Fasering

De Commissie stelt dat een gefaseerde realisatie technisch mogelijk is, maar dat:

- na realisatie van de 1^e Fase niet voldaan wordt aan de bereikbaarheidsdoelstelling,
- er meerdere Tracébesluiten voor nodig zijn,
- de totale kosten naar verwachting hoger zijn,
- het de vraag is of in de 1^e fase de bovenwettelijke inpassingsmaatregelen (m.n. het Dak-op-de-Bak) realiseerbaar zijn.

Deze nadelen van de faseringsvariant zijn dusdanig groot, dat ik deze niet verder laat uitwerken.

Tenslotte

In mijn ogen is het een goede zaak dat de Cie Schoof een aantal zaken nog eens tegen het licht heeft gehouden. Het gaat hier immers om een belangrijk besluit voor de bereikbaarheid van de regio Utrecht en de rest van Nederland. De Ring Utrecht ligt in een intensief gebruikt gebied, waar belangen groot zijn en soms botsen. Ik hecht mede daarom aan extra zorgvuldige besluitvorming. Nu het advies van de Cie Schoof klaar is, kunnen we daar volop mee verder. Het advies van de Cie geeft mij vertrouwen in het vervolg van het proces en ik kijk uit naar de volgende te nemen stappen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus