

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2012

Bijgaand vindt u mijn antwoorden op de vragen, gesteld in het algemeen overleg van 10 oktober 2012, van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu over de verbreding van de A27 (Ring Utrecht) (Kamerstuk 33 400 A, nr. 5). In de bijlage bij deze brief vindt u, zoals toegezegd, de vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige¹.

Vraag 1.

Bent u bereid om de voorgenomen aanleg van een overkapping van de A27 ter hoogte van Amelisweerd te verplaatsen naar de A27 ter hoogte van de woonwijken Lunetten en Rijnsweerd, opdat wordt aangesloten bij de wens van bewoners, de geluidshinder afneemt en er een extra verbinding tot stand komt tussen deze woonwijken en het buitengebied?

Antwoord 1.

Nee. De overkluizing bij de Bak in Amelisweerd maakt onderdeel uit van de bestuurlijke afspraken met de regionale partijen bij zowel de vaststelling van de Voorkeursrichting uit november 2009, als bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief uit december 2010. Ik zie geen aanleiding om af te wijken van deze bestuurlijke afspraken.

Daarnaast is de overkluizing locatiegebonden vanwege de compensatie voor de vergroting van de barrièrewerking én de aantasting van Amelisweerd. Ook de technische mogelijkheden zijn beperkend: ter plaatse van Amelisweerd is een verdiepte bak aanwezig waar een overkluizing op mogelijk is. Bij Rijnsweerd en Lunetten ligt een heel knooppunt, dat niet makkelijk te overkluizen is.

In de afgelopen periode zijn diverse meedenksessies georganiseerd waarin omwonenden hun aandachtspunten, zorgen en ideeën hebben ingebracht. In het ontwerp zijn inmiddels diverse optimalisaties opgenomen. In de bijlage bij mijn brief van 1 oktober 2012 (TK, vergaderjaar 2012–2013, 33 400 A, nr. 5) heb ik daarvan een aantal voorbeelden genoemd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Vraag 2.

Kunt u bevestigen dat in het toegezegde onderzoek wordt gekeken naar de toekomstige «evenwichtssituatie» bij zowel tweemaal zeven als tweemaal zes rijstroken in verband met het aantrekken van latent verkeer? Wat is dan nog het verschil in voertuigverliesuren?

Antwoord 2.

De evenwichtssituatie, het moment waarop de reistijden, na realisatie van het project, weer precies gelijk zijn aan de reistijdstreefwaarde, wordt niet vastgelegd op een exact moment, maar door te bezien of de reistijden in een bepaald zichtjaar (bij deze studie is dat 2020) aan de streefwaarde voldoen. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de varianten binnen de bestaande Bak in 2020 niet aan de reistijdstreefwaarde voldoen. Daarom zijn ze afgevallen. De variant met 2x7 rijstroken, waarbij ontweven wordt, voldoet wel.

Vraag 3.

Wat is uitgaande van die evenwichtssituatie de terugverdiendtijd van de voorkeursvariant van tweemaal zeven rijstroken, waarbij de bak verbreed wordt? Wat is de terugverdiendtijd voor een alternatief van tweemaal zes rijstroken binnen de bestaande bak op basis van zowel een hoog als een laag economisch groeiscenario (*Global Economy* respectievelijk *Regional Communities*)?

Antwoord 3.

De kosten-baten-analyse, die net als de terugverdiendtijd gezien kan worden als een economische maat, wordt berekend op het moment dat het ontwerp helder is. Dan kunnen ook de juiste kosten ingevoerd worden. Dat is bij dit project het geval bij het Ontwerp-Tracébesluit. De economische waardering van varianten die geen inhoudelijke oplossing opleveren, wordt niet doorgerekend.

Vraag 4.

Welke *no-regret* maatregelen zijn er binnen de bestaande bak mogelijk en welk effect hebben deze op het aantal voertuigverliesuren? Met andere woorden: welke oplossing in termen van voertuigverliesuren kan maximaal binnen de bestaande bak gerealiseerd worden? Hoe lang duurt het in dat geval totdat de norm wordt overschreden en er congestie optreedt?

Antwoord 4.

Afgelopen zomer is het Spoedaanpakproject Lunetten-Rijnsweerd opengesteld. Daarmee beschikt dit wegvak in zuid-noord-richting over zes rijstroken. In de onderliggende verkeersstudies van dit project is vastgesteld dat in 2020 de reistijdstreefwaarde in zuid-noord-richting niet gehaald wordt. Er zijn geen extra *no-regret* maatregelen binnen de bestaande Bak in Amelisweerd voorhanden die er toe leiden dat de beleidsdoelen gehaald worden.

Vraag 5.

Kunt u de risico's die gepaard gaan met het verbreden van de A27 tot tweemaal zeven rijstroken kwantificeren, bijvoorbeeld waar het gaat om het verlengen van de viaducten en de gevolgen van een eventueel lek in de folie die het grondwater tegen moet houden?

Antwoord 5.

Er is voor de hele planstudie een uitgebreid risicodossier opgesteld, en er zijn aparte risicodossiers voor de kunstwerken en het folie. Deze dossiers worden regelmatig en in alle studiefasen geactualiseerd. Specifiek heeft er

een hydrologisch onderzoek plaatsgevonden waarbij gekeken is naar de effecten op het grondwater bij eventuele scheuring van het folie. Voor de risico's rond het bouwen binnen de folie is een second opinion uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het vraagstuk technisch complex is, maar dat er mogelijkheden zijn om daarmee om te gaan. De aanbevelingen uit de second opinion worden inmiddels gebruikt in het vervolg van de technische uitwerking.

Naast het inventariseren van de technische risico's wordt ook gestudeerd op mogelijke beheersmaatregelen. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van de ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan bij de realisatie van een fietsviaduct naast de spoorlijn Utrecht-Den Bosch.

De risico's worden in de kostenraming meegenomen conform de vigerende werkwijze voor grote projecten. Het vrijgeven van de kwantificering van deze risico's betreft gevoelige informatie, die onze positie kan schaden bij de aanbesteding. U zult begrijpen dat ik die informatie daarom niet met u kan delen.

Vraag 6.

Bent u bereid om in uw onderzoek alle verschillende varianten binnen de bestaande bak te betrekken en daarbij alle mogelijke «draaiknoppen» mee te nemen waaronder de vier genoemde draaiknoppen uit de toezeggingenlijst, maar ook andere optimalisaties van ontwerprichtlijnen, zoals het weglaten van een vluchtstrook?

Antwoord 6.

In het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de keuze voor het Voorkeursalternatief en 2x7 rijstroken, zijn diverse varianten binnen de bestaande Bak bekeken. Ook concessies aan de Ontwerprichtlijnen, zoals het weglaten van een vluchtstrook, zijn onderzocht. Het is nu aan de externe onafhankelijke deskundige om te oordelen of de varianten binnen de bestaande Bak voldoende zijn onderzocht en of het terecht is dat deze zijn afgevalen.

Vraag 7.

Bent u bereid om, indien er geen variant is die het capaciteitsknelpunt helemaal oplost, ten minste een variant te onderzoeken die het meest optimaal is binnen de bestaande bak, zodat de Kamer een afweging kan maken tussen deze variant en de variant met de verbrede bak?

Antwoord 7.

In het overleg van 10 oktober 2012 heb ik met uw Kamer afgesproken dat een externe onafhankelijke deskundige gaat kijken of ik terecht de conclusie heb getrokken dat het binnen de bestaande Bak niet kan. Uitgangspunt daarbij is in elk geval dat de te kiezen variant het verkeersprobleem moet oplossen, en binnen het beschikbare budget moet blijven. In het debat van 10 oktober is expliciet afgesproken welke elementen meegenomen worden in het onderzoek (zie de bijlage bij deze brief).

Vraag 8.

Kunt u aangeven waar de € 15 mln. voor extra inpassing precies aan wordt besteed? De financiering van de overkapping ter hoogte van Amelisweerd was toch reeds gedekt? Wat wordt dan extra mogelijk met deze € 15 mln.? Wordt dit bedrag besteed aan verbetering van de milieukwaliteit (lucht, geluid) of wordt het geïnvesteerd in andere maatregelen?

Antwoord 8.

De overkapping van Amelisweerd is financieel gedekt. Zoals ik in mijn brief aan de regionale bestuurders heb aangegeven (TK vergaderjaar 2012–2013, 33 400 A, bijlage bij nr. 5), is het bedrag van € 15 miljoen aanvullend ten behoeve van goede leefbaarheids- en inpassingsmaatre-

gelen. In de komende periode wordt bekeken hoe dit geld zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden besteed.

Vraag 9.

Op welke wijze verklaart u de discrepantie tussen uw uitspraak, gedaan tijdens het algemeen overleg van 10 oktober 2012, dat er geen verband bestaat tussen de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram, en de inhoud van uw brief van 4 juni 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 69) waarin u de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram bewust aan elkaar koppelt?

Antwoord 9.

Ik heb tijdens het AO van 10 oktober niet gezegd dat er geen verband bestaat tussen de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram. Ik heb gezegd dat het dossiers zijn die je niet tot in het oneindige aan elkaar moet koppelen. In de Bestuurlijke Stuurgroep van 19 september 2012 is namens mij onder meer gezegd dat ik kies voor 2x7 op de A27 en dat ik de subsidiebeschikking voor de Uithoftram binnen afzienbare tijd zal verlenen. Ik zal die toezegging gestand doen.

Vraag 10.

Op welke wijze onderbouwt u de stelling dat er een flessenhals zou ontstaan in de bestaande bak?

Antwoord 10.

Alle wegen van en naar de Ring Utrecht zijn of worden verbreed. De hoeveelheid verkeer die hiermee wordt gefaciliteerd komt samen op het studiegebied van de Ring. Voor een toelichting hierop verwijs ik u naar het kaartje in de bijlage van mijn brief aan u, van 8 oktober jl (TK, vergaderjaar 2012–2013, 33 400 A, nr. 7) en het MIRT projectenboek 2013. Als alle wegen die aan de Ring Utrecht grenzen worden verbreed en de Ring wordt onvoldoende aangepakt, wordt de Ring Utrecht de flessenhals in de regio waar het verkeer alsnog tot stilstand komt.

De volgende verbredingen in de regio Utrecht zijn in studie, in realisatie of reeds opgeleverd: de A2 Amsterdam-Utrecht-Den Bosch, de A27 Everdingen-Lunetten (Spoedaanpak), A27 Lunetten-Rijsnweerd (Spoedaanpak) en A28 Utrecht-Amersfoort (Spoedaanpak), knooppunt Hoevelaken (A28/A1), A27/A1 Utrecht-Noord-knooppunt Eemnes-Bunschoten, A27 Houten-Hooipolder, A12 Utrecht-Veenendaal, A12 Gouda-Woerden-Oudenrijn (Spoedaanpak), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

Vraag 11.

Wat zijn de laatste cijfers met betrekking tot de doorstroming en ontweving van het verkeer sinds het verbreden van de baan noord naar zes rijstroken?

Antwoord 11.

De verbreding van de zuid-noord-baan is in juni van dit jaar opengesteld. Er zijn daarvan nog geen jaarcijfers beschikbaar. Er is hier geen sprake van ontweven. Ontweven kan niet binnen de bestaande, niet-verbrede Bak.

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