

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 1 oktober 2012

Met deze brief kom ik tegemoet aan de wens van uw Kamer (kenbaar gemaakt in het ordedebat van 26 september 2012), u te informeren over de keuzes die ik recent in de 2^e Trechterstap voor de Ring Utrecht heb gemaakt. Als bijlage bij deze brief stuur ik u mijn brief van 24 september 2012 aan de regiobestuurders die bij het project Ring Utrecht betrokken zijn*). Die brief is de aanleiding voor het verzoek van uw Kamer.

Graag informeer ik u over de veelheid aan onderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, over de bestuurlijke keuzes die in die periode genomen zijn, en over het overleg dat ik daarover met uw Kamer heb gevoerd. Ik begin mijn toelichting met mijn reactie op de suggestie die gewekt is dat ik als demissionair minister een besluit doordruk over een project waarover uw Kamer mij verzocht heeft geen onomkeerbare stappen te zetten.

In het AO MIRT van 5 juli 2012 (Handelingen II, 2011/12, nr. 105 behandeling debat naar aanleiding van een Algemeen Overleg op 28 juni 2012 over Mirt) hebben wij met elkaar gedebatteerd over dat verzoek van uw Kamer (verzoek uit de procedurevergadering van de Cie voor IenM van 30 mei 2012), en over mijn schriftelijke reactie daarop (vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 69). Naar aanleiding van dat debat hebben de Leden van uw Kamer Aptroot en De Rouwe een motie ingediend (vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 79) waarin de regering wordt verzocht «... *onverkort door te gaan met de noodzakelijke opwaardering van de Ring Utrecht*». Die motie is door uw Kamer aangenomen. In lijn met deze wens van uw Kamer ben ik dus verder gegaan met het trechterproces voor de Ring Utrecht, waarin ik, in overleg met de regiopartijen, het tracé voor de Ring Utrecht steeds verder uitwerk. De keuze voor 7 rijstroken op de A27 is onderdeel van dit trechterproces.

Ondanks het feit dat ik de ruimte had om eerder te beslissen heb ik ervoor gekozen om dit besluit uit netheid na de verkiezingen van 12 september te

nemen. Daarom heb ik de betrokken partijen gevraagd om voor 19 september uitsluitel te geven over mijn voornemen voor 2x7 rijstroken te kiezen. De meerderheid van de partijen, de provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) hebben aangegeven hiermee akkoord te gaan. Alleen de gemeente Utrecht heeft bezwaren tegen verbreden van de bak bij Amelisweerd. Het college heeft mede op basis van een motie van de gemeenteraad geen steun kunnen geven aan de verbreding van de Bak in Amelisweerd en 2x7 rijstroken.

De bereikbaarheidsproblematiek in de regio Utrecht

Het vergroten van de capaciteit van de Ring Utrecht is één van de maatregelen die rijk en regio in 2006 hebben afgesproken om de bereikbaarheidsproblemen van de regio Utrecht het hoofd te bieden. Uit de Netwerkanalyse Regio Utrecht bleek dat de mobiliteit in de regio in de nabije toekomst een forse impuls moest krijgen, om stagnatie te voorkomen. Met name op het hoofdwegennet werden in de netwerkstudie problemen geconstateerd. Zonder maatregelen zouden de reistijden (ver) boven de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit uitkomen. Naar aanleiding van de Netwerkanalyse hebben rijk en regio afspraken gemaakt over een flink pakket mobiliteitsmaatregelen, het zgn VERDER-pakket. De regio is daarbij als eerste verantwoordelijk voor een pakket maatregelen dat ziet op verbeteringen van het onderliggend wegennet, het fietsverkeer, het regionale openbaar vervoer, overstapmogelijkheden van en naar het OV, en mobiliteitsmanagement. Het rijk is gestart met planstudies voor de capaciteitsuitbreiding van de snelwegen tussen Utrecht, Hilversum en Amersfoort. Omdat deze snelwegen, naast hun functie voor de bereikbaarheid van de regio Utrecht, ook van groot belang zijn voor het achterlandverkeer van en naar de Mainports Amsterdam/Schiphol en Rotterdam, zijn deze projecten in het kader van het programma Randstad Urgent aangeduid als de «Draaischijf Nederland». Daarnaast wordt in de regio Utrecht ook stevig geïnvesteerd in het hoofdrailnet middels PHS, de spoorverbreding tussen Vleuten en Geldermalsen, de OV-terminal Utrecht Centraal, de vrije kruising bij Amersfoort, en diverse nieuwe stations.

Het project Ring Utrecht richt zich op de verbetering van de bereikbaarheid op de hoofdwegen rond de stad Utrecht. Met de verbreding van de A2 werden de bereikbaarheidsproblemen aan de westzijde van de stad reeds aangepakt. Vooral de problematiek op de A27 aan de oostkant van de stad Utrecht, tussen de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, bleek groot en niet gemakkelijk op te lossen. Het verkeersprobleem hier wordt veroorzaakt doordat grote stromen autoverkeer over een beperkte lengte (plm 3 km) meerdere rijstroken moeten opschuiven om de gewenste richting op te kunnen. Nadat eind 2008 de startnotitie voor de Ring Utrecht was gepubliceerd, is onderzoek gedaan naar de mogelijke oplossingen voor deze doorstromingsproblemen. In eerste instantie lukte het niet om daarvoor een goede oplossing te verzinnen. Medio 2009 is in bestuurlijk overleg afgesproken om aanvullend onderzoek te doen. Mede op verzoek van uw Kamer (vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 103) zijn daarbij ook de effecten onderzocht van een vergaand OV-alternatief, de zgn «Kracht van Utrecht».

Uit dit aanvullend onderzoek is geconcludeerd dat alleen alternatieven waarbij de verkeersstromen worden ontweven, het verkeersprobleem op de A27 oplossen tot onder de NoMo-streefwaarde. Ontweven wil zeggen dat het verkeer in een bepaalde richting uit het weefvak tussen Lunetten en Rijsweerd wordt gehaald en een eigen, aparte rijbaan krijgt. Uit het onderzoek bleek verder dat hoe beter het doorstromingsprobleem op de A27 wordt opgelost, hoe minder verkeer er over het onderliggend wennet zal rijden (dit effect blijkt vooral op de parallel aan de A27 lopende

Waterlinieweg in de stad). Daarmee vermindert de geluidbelasting en verbetert de luchtkwaliteit voor de omwonenden daar. Uit het aanvullend onderzoek werd ook geconcludeerd dat het OV-alternatief het autoprobleem weliswaar vermindert, maar niet oplost (= onder de NoMo-streefwaarde). Daarnaast bleek de «Kracht van Utrecht» vele malen duurder dan de verbreding van de Ring. Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer in maart 2010 bij brief over dit OV-alternatief geïnformeerd (vergaderjaar 2009–2010, 31 089, nr. 71).

Het Voorkeursalternatief

Op basis van de conclusies uit het aanvullend onderzoek hebben rijk en regio in november 2009 afspraken gemaakt over de zgn Voorkeursrichting voor de Ring Utrecht. In deze Voorkeursrichting was onder meer opgenomen, dat «... voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uitgaat naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.» Voor alle duidelijkheid: met «de bestaande bak» wordt de Bak in Amelisweerd bedoeld. De gezamenlijke voorkeur voor verbreding van de Bak in Amelisweerd is niet voor niets: het ontweven van de verkeersstromen op de A27 kan alleen gerealiseerd worden als de Bak wordt verbreed (er is expliciet niet gekozen voor het aanleggen van een nieuwe weg ten westen van de stad of door Amelisweerd, vanwege de forse nadelige effecten en de hoge kosten daarvan). Uw Kamer is over deze afspraken bij brief (vergaderjaar 2009–2010, 32 123 A, nr. 19) geïnformeerd.

Na het verschijnen van het zgn MER 1° Fase Ring Utrecht is de Voorkeursrichting op 3 december 2010 door rijk en regio omgezet in het Voorkeursalternatief. Met de afspraken van 3 december 2010 hebben het rijk en de betrokken regiopartijen (waaronder de gemeente Utrecht) nogmaals ingestemd met de voorkeur voor het verbreden van de Bak en 2x7 rijstroken op de A27. Diezelfde dag heb ik uw Kamer geïnformeerd over deze afspraken (vergaderjaar 2010–2011, 31 089, nr. 77). Op 6 december 2010 heb ik met uw Kamer over dit voorkeursalternatief gedebatteerd. De uitkomst daarvan was dat uw Kamer instemde met dit Voorkeursalternatief. Moties van mevrouw Van Gent, waarin ik verzocht werd varianten te onderzoeken waarbij de Bak niet verbreed zou worden en waarbij de maximumsnelheid op de A27 omlaag zou gaan naar 80 km/u (vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nrs. 24 en 25), zijn door uw Kamer verworpen.

Uitwerking van het Voorkeursalternatief (VKA)

Binnen het Voorkeursalternatief zijn nog veel inrichtingsvarianten mogelijk. Om te kunnen bepalen welke variant de beste is en moet worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit, is met de regiopartijen afgesproken dat we een trechterproces doorlopen. In dit trechterproces worden stap voor stap en in overleg met de regiopartijen keuzes gemaakt uit de mogelijke inrichtingsvarianten. De eerste stap in het trechterproces betrof de beslisbevoegdheid en de afbakening. Rijk en regio hebben daarbij afgesproken dat de minister van IenM Bevoegd Gezag is voor de verbreding van de A27/A12, en de gemeente en de provincie Utrecht voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Daarnaast is in de Richtlijnen voor het MER 2° Fase onder meer afgesproken dat een niet-verbrede Bak in Amelisweerd en een verlaging van de maximumsnelheid niet meer onderzocht worden. Dit is in lijn met de uitspraken van uw Kamer. De gemeente Utrecht heeft met deze afspraken ingestemd.

In de 2^e Trechterstap voor de Ring Utrecht lag de keuze voor tussen 6 of 7 rijstroken op de A27. Bij de start van het trechterproces hebben rijk en regio afgesproken dat deze keuze gemaakt zou worden. Ondanks de in het VKA afgesproken en breed gedragen voorkeur voor 7 rijstroken hebben we onderzocht of we op de A27 met 6 rijstroken kunnen volstaan, om zodoende de benodigde hoeveelheid asfalt zo klein mogelijk te houden. Alle argumenten wijzen echter in de richting van 7 rijstroken. Zo maakt het voor de verbreding van de Bak in Amelisweerd niet uit of er 6 of 7 rijstroken worden aangelegd, en trekt een verbreding naar 7 rijstroken het meeste verkeer van de wegen in de stad Utrecht, waarmee de geluid-situatie en de luchtkwaliteit daar verbeteren. Ik verwijs voor de rest van de argumentatie van mijn keuze voor 7 rijstroken naar mijn brief in de bijlage. Ik constateer dat de keuze voor 7 rijstroken op de A27 binnen het Voorkeursalternatief blijft, en daarmee binnen de afspraken die ik in december 2010 met de regiopartijen en met uw Kamer heb gemaakt.

Inpassing

Hoewel het onderliggend wegennet door de verbreding van de A27 (soms sterk) ontlast wordt, en de omwonenden van deze wegen daardoor minder last hebben van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen, is het evident dat de wegverbreding in dit gevoelige gebied niet kan plaatsvinden zonder dat andere belangen worden geschaad. Om de aantasting van het Bos in Amelisweerd te verlichten, is er daarom al in de Voorkeursrichting uit 2009 voor gekozen de Bak te overkluisen met een Dak van ongeveer 250 meter. Daarmee wordt de huidige barrièrewerking van de A27 tussen de stad Utrecht en de recreatieve zone van de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen verminderd. Deze overkluizing is gebonden aan de Bakverbreding; de constructie van de huidige Bak kan een Dak niet dragen.

Naast het Dak-op-de-Bak is ook een fors pakket maatregelen voorzien om de nadelige effecten voor de omwonenden van de A27 te verminderen. Inclusief Dak-op-de-Bak is binnen het projectbudget nu zo'n € 200 mln gereserveerd voor inpassingsmaatregelen. Op diverse locaties lopen nog studies naar de inrichtingsmogelijkheden van de verbreding. Voor een opsomming hiervan verwijs ik u ook naar de brief in de bijlage.

De verbreding van de Bak in Amelisweerd

In juni 2011 (vergaderjaar 2010–2011, nr 2873) heb ik uw Kamer geantwoord op vragen over uitbreiding van de Ring Utrecht binnen de bestaande Bak in Amelisweerd. De vragen en antwoorden gingen met name over de relatie met de ontwerprichtlijnen. Uit onderzoek blijkt dat voor een verbreding van de A27 naar 2x6 rijstroken, welke binnen de bestaande Bak in Amelisweerd blijft, een dusdanige combinatie van afwijkingen van de ontwerp- en verkeersveiligheidsrichtlijnen nodig is, dat de veiligheidsdeskundigen een dergelijke situatie (anders dan bij het spoedaanpakproject Lunetten-Rijnsweerd) onacceptabel vinden.

Daarbij worden de verkeersstromen in deze variant nog niet ontweven. Voor het ontweven van de verkeersstromen, noodzakelijk voor het afdoende oplossen van het bereikbaarheidsprobleem, is nog extra ruimte nodig om de extra rijbaan te kunnen afschermen van het overige verkeer. Ontweven van de verkeersstromen, en daarmee het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem, kan niet gerealiseerd worden binnen de bestaande Bak in Amelisweerd.

Tenslotte

Mijn keuze voor 7 rijstroken op de A27 is de uitkomst van een vooraf vastgelegd onderdeel in het met de betrokken regiopartijen afgesproken trechterproces. In een volgende trechterstap komen nog de keuzes aan de orde over onder meer:

- de inrichting van het Dak-op-de-Bak,
- de vormgeving van de onderdoorgangen (o.a. de verbindingen naar De Uithof en het viaduct over de Kromme Rijn),
- de verbreding van de parallelbaan van de A12, en
- de cross-over bij Rijnsweerd.

De planstudie Ring Utrecht richt zich de komende maanden op het nader uitwerken van het hoofdsysteem en de ontwerpen van diverse locaties. Begin 2013 wordt de Voorkeursvariant vastgesteld. Deze bestaat uit het gekozen hoofdsysteem en de ontwerpen van de hierboven omschreven locaties. Na vaststelling wordt de Voorkeursvariant in 2013/2014 tot in detail uitgewerkt tot een Milieueffectrapport (MER) en een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het MER en het OTB geven meer inzicht in de exacte vormgeving van de weg, de milieueffecten en de precieze invulling van maatregelen voor onder andere geluid, luchtkwaliteit en natuur- en landschap. Het Ontwerp-Tracébesluit is voorzien voor begin 2014.

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

*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer