

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2012

In de procedurevergadering van de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu van 3 oktober 2012 heeft u gevraagd om een toelichting over de effecten van een lagere maximumsnelheid op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd om zodoende geen bomen in Amelisweerd te hoeven kappen. Hierbij voldoe ik aan dat verzoek.

De planstudie Ring Utrecht is eind 2008 gestart met het verschijnen van de Startnotitie. Daarin is onder meer aangegeven dat de procedure in een aantal fases is verdeeld. In de 1^e Fase is onderzoek gedaan naar een aantal mogelijke alternatieve oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen op de A27. De 1^e Fase is eind 2010 afgerond met de gezamenlijke keuze (rijk-regiopartijen) voor het Voorkeursalternatief. In deze 1^e Fase is een grote hoeveelheid onderzoek uitgevoerd, met name naar verkeerskundige oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem op de A27. Het vinden van een werkende oplossing bleek geen gemakkelijke opgave. In die periode is onderzoek gedaan naar onder meer een nieuwe snelweg aan de westzijde van Utrecht, een volledige snelwegring om de stad Utrecht, een extra Bak naast de huidige Bak in Amelisweerd, naar OV-alternatieven, naar het opwaarderen van de Waterlinieweg tot adequaat alternatief voor de A27, naar oplossingen binnen de huidige Bak, naar oplossingen met een verbrede Bak, naar oplossingen met 80 km/u en oplossingen met 100 km/u¹.

De weerslag van alle onderzoek uit de 1^e Fase is neergelegd in het «MER 1^e Fase Ring Utrecht», dat in augustus 2010 is verschenen. Uit het onderzoek blijkt onder meer dat varianten waarbij de Bak niet verbreed wordt, de bereikbaarheidsproblemen niet oplossen, en de varianten waarbij de Bak wel verbreed wordt, die problemen wel oplossen. De Commissie voor de MER heeft het MER 1^e Fase bestudeerd en er een toetsingsadvies over uitgebracht. De Commissie kwam tot het oordeel dat het MER 1^e Fase voldoende en juiste informatie bevat. In mijn brief van

¹ Een lijst van alle publicaties, adviezen, betrokken partijen en meer is te vinden op de internetsite van het project Ring Utrecht: www.ikgaverder.nl, onder «documenten» en «Ring Utrecht». De meeste documenten uit deze lijst zijn ook op deze site te vinden.

1 oktober (Kamerstuk 33 400 A, nr. 5) heb ik u uiteengezet dat al deze onderzoeken tot het inzicht en het besluit van 3 december 2010 hebben geleid dat alleen «ontweven» het verkeersprobleem op de A27 oplost. Het rijk en de regiopartijen waren het daarover met elkaar eens.

Uw Kamer vraagt mij naar de mogelijkheden van hergebruik van de bestaande bak in Amelisweerd. Ik ben mij zeer bewust van de waarde van het gebied voor de Utrechtse bevolking, mede bij de mensen die 30 jaar geleden ook betrokken waren bij de discussies over de aanleg van een -toen- nieuwe snelweg in het gebied.

In mijn brief van 1 oktober heb ik u aangegeven dat verbreding van de Bak in Amelisweerd onvermijdelijk is, als we het verkeersprobleem op de A27 willen oplossen. Zo'n oplossing is temeer dringend en noodzakelijk, omdat alle aanliggende snelwegen inmiddels verbreed zijn, op dit moment worden verbreed, of in de nabije toekomst zullen worden verbreed. Als de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd niet adequaat verbreed wordt, ontstaat hier, in het hart van de regio Utrecht en in het hart van Nederland, een verkeerskundige flessenhals (zie het plaatje in de bijlage bij deze brief).*)

Voor de voorgenomen verbreding zullen tussen de 100 en 150 bomen moeten worden gekapt. Daar zitten oude en waardevolle bomen bij. Ik wil me tot het uiterste inspannen om dit verlies te compenseren. Naast de normale herplantplicht die ik sowieso heb, voeg ik een overkluising van de Bak toe. Met die overkluising kan de relatie tussen de stad en de landgoederen opnieuw vormgegeven worden, waarmee het recreatieve gebruik een kwaliteitsimpuls kan krijgen. Daarnaast wil ik, als dit mogelijk is, de waardevolle bomen elders in het gebied gaan herplanten. Dit kan gefinancierd worden uit de € 15 mln die ik heb toegezegd voor extra inpassingsmaatregelen. De ideeën over inpassing die bij de gemeente Utrecht leven kan ik bij de uitwerking hiervan meenemen.

In vraagt mij naar de mogelijkheden van snelheidsverlaging. In de afgelopen jaren is ervaring opgedaan met vaste en dynamische lagere maximumsnelheden op autosnelwegen. Het effect van een lagere maximumsnelheid op de verkeersdoorstroming blijkt afhankelijk te zijn van de lokale situatie. De experimenten met een dynamische lagere maximumsnelheid op de A12 bij Voorburg en de A20 bij Rotterdam lieten zien dat de doorstroming in de perioden dat de maximumsnelheid op 80 km/u lag, juist verslechterde in plaats van verbeterde. Mijn voorganger heeft uw Kamer hier in juni 2009 per brief over geïnformeerd (vergaderjaar 2008–2009, 31 700 XII, nr 71).

Voor de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd wordt een toename van het autoverkeer voorzien van ruim 20% in 2020 ten opzichte van 2010¹. Als er geen robuuste maatregelen worden genomen, wordt het bestaande fileprobleem op de A27 nog groter. Daardoor neemt ook het verkeer op het onderliggende wegennet toe, met name op de Waterlinieweg in de stad Utrecht, die parallel loopt aan de A27. Dit levert langs het onderliggend wegennet onder meer geluidoverlast en een slechtere luchtkwaliteit op. De afspraken uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die ik met uw Kamer heb gemaakt over de ambities op het gebied van bereikbaarheid, geluidhinder en luchtkwaliteit, kunnen in dit gebied dan niet nagekomen worden.

¹ Berekend met het NRM, voor de autonome situatie. Het hoge en lage groeiscenario komen tot vergelijkbare uitkomsten. Dat heeft te maken met de flessenhalswerking van de A27 als alle aanpalende wegvakken verbreed zijn; er kan op een gegeven moment geen verkeersgroei meer bij.

In het MER 1^e Fase van de planstudie Ring Utrecht is een variant onderzocht met een lagere maximumsnelheid (80 km/u) en een niet-verbrede Bak in Amelisweerd. Dit betreft de zgn «Kracht van Utrecht»-variant. Naast een lagere maximumsnelheid bevatte deze variant

een pakket investeringen in openbaar vervoervoorzieningen (destijds geraamd op € 10 miljard) en een aanvullend prijsbeleid (algemene heffing, spitsheffing, hoge parkeertarieven). Uit berekeningen met het verkeersmodel bleek dat deze variant, zelfs met de aanvullende OV- en beprijzingsmaatregelen, het bereikbaarheidsprobleem op de A27 niet oplost.

Mijn voorganger heeft uw Kamer in maart 2010 uitvoerig over de effecten van de «Kracht van Utrecht»-variant geïnformeerd (vergaderjaar 2010–2011, 31 089, nr 71).

Een investering van miljarden die het verkeersprobleem niet oplost, is voor mij niet aan de orde. Het niet oplossen van het verkeersprobleem op de A27 betekent ook dat er na uitvoering van die varianten nog steeds veel autoverkeer over de Waterlinieweg en het overige onderliggende wegennet zal rijden. Daardoor wordt ook de problematiek met geluid en luchtkwaliteit langs die wegen niet opgelost. Met de 7-strooks-variant, waar ik recent met steun van de provincie Utrecht en het BRU voor gekozen heb, stroomt de A27 goed door. Uit de uitgevoerde modelberekeningen blijkt dat het verkeer op de Waterlinieweg in de 7-strooks-variant met ruim 50% wordt teruggedrongen. Daarmee wordt ook een wezenlijke bijdrage geleverd aan de afname van de geluid- en luchtproblematiek in de stad Utrecht.

Om deze reden hebben het rijk en alle betrokken regiopartijen op 3 december 2010 vastgesteld dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht onder andere bestaat uit het verbreden van de A27 aan de oostzijde van Utrecht. Daarbij is een gezamenlijke voorkeur afgesproken voor verbreding van de Bak in Amelisweerd met 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 2x7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

In april 2011 hebben het rijk, de provincie Utrecht, het BRU en de gemeente Utrecht ingestemd met de Richtlijnen voor het 2^e Fase MER, waarin expliciet is opgenomen dat varianten met 80 km/u en varianten zonder Bakverbreding niet weer onderzocht zullen worden.

In de bijlage *) bij deze brief vindt u een simpele en kernachtige uitleg van het bereikbaarheidsprobleem op de A27 en van de oplossing daarvoor.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende antwoord gegeven heb op de vragen die binnen uw Kamer leven over de verbreding van de A27.

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

*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer