

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2795

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de argumenten voor het afwijzen van het bewonersalternatief Portway 2012 voor de A13/A16* (ingezonden 12 juni 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 juli 2013)

Vraag 1

Herinnert u zich de aangehouden motie-Dik-Faber/Van Veldhoven over Portway 2012?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is u bekend dat Portway 2012 voorziet in aparte schermen voor de hoofdbaan en aparte (lagere) schermen voor de parallelbaan, waarmee aan de geluidseisen wordt voldaan?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Klopt het dat u zelf van plan bent langs de A20 tussen Kleinpolderplein en afslag Crooswijk geluidsschermen van 5 tot 6 meter hoog te bouwen ter verbetering van de leefbaarheid?²

Antwoord 3

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden hier inderdaad schermen van deze hoogte gebouwd ter verbetering van de leefbaarheid.

¹ Kamerstuk 33 400-A nr. 86

² Factsheet Geluidsschermen A20 Rotterdam, RWS, www.rijkswaterstaat.nl/A20geluidsschermen, maart 2012 en rapportage Analyse maatregelen PluG tov PreNomo d.d. 25 januari 2013

Vraag 4

Deelt u de mening dat de geluidsschermhogte op de hoofdbaan bij Portway 2012 niet substantieel onderscheidend is ten opzichte van uw eigen plan, daar zowel schermen, positie als intensiteiten vergelijkbaar zijn, en dit dus geen geldig argument is om Portway 2012 op dit punt af te wijzen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De hoogte van de geluidsschermen is niet de reden voor het afwijzen van de Portway 2012. De Portway 2012 is door de stadregio Rotterdam getoetst op doelbereik (voornamelijk verkeerskundige prestatie en milieueffecten), in vergelijking met A13/16. De stadsregio Rotterdam heeft geconcludeerd, dat de doelstellingen van het project A13/16 niet worden gehaald en dat de Portway 2012 niet binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd. Ik verwijs u graag naar de brief van de stadsregio Rotterdam aan het bestuur van de bewonersorganisatie Molenlaankwartier van 20 maart 2012, die ik in afschrift heb ontvangen (zie bijlage 1)³. Mevrouw Baljeu, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de stadregio Rotterdam, heeft in haar brief aan u van 26 maart jl. deze conclusie nogmaals bevestigd (zie bijlage 2)⁴.

Vraag 5

Deelt u de bevindingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat «de leefomgeving langs de bestaande snelwegen A13 en A20 nauwelijks verbetert» met de A13/16?⁵ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee. Uit de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 blijkt, dat het verkeer op de A13 en de A20 afneemt en dit een gunstig effect heeft op de leefomgeving. Wel is het zo, dat het gehele wegennet in de omgeving van de A13/16 druk bereden blijft, waardoor er geen sprake zal zijn van forse verbeteringen op het gebied van de leefomgeving.

Vraag 6

Deelt u de bevindingen uit het «Rapport Doorrekening Portway» dat de verkeersintensiteit op de A13 Overschie en op de A20 tussen Kleinpolderplein en Schieplein beduidend lager is dan bij de A13/16, zodat de leefbaarheid sterker verbetert? Zo nee, waarom niet?⁶

Antwoord 6

Ja. Maar dit is het logische gevolg van het feit, dat dit deel van de A13 wordt afgewaardeerd in het plan Portway 2012. De Portway wordt de enige hoofdverbinding. Dit heeft echter ook als gevolg, dat er geen sprake is van een alternatief voor de route A13-A20, hetgeen bij de aanleg van de A13/16 wel het geval is. Bovendien zal de leefbaarheid langs de A20 verder afnemen als gevolg van de Portway 2012.

Vraag 7

Bent u ermee bekend dat Portway 2012 bij de A20 volledig afwijkend is van de voorgaande Portway versies – door het bestaande A20-viaduct en kunstwerken te gebruiken ter vermindering van majeure inpassingen – zodat eerdere kostencalculaties niet valide zijn bij de kostentoets van Portway 2012?

Antwoord 7

De Portway 2012 kijkt op een aantal punten inderdaad af van eerdere versies. De conclusie is echter, dat de doelstellingen van het project A13/16 niet worden gehaald en dat de Portway 2012 niet binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁵ Toetsingsadvies van de Commissie voor de MER d.d. 23 november 2009 (rapport 1669–155)

⁶ Doorrekening Portway Budget 2012 alternatief met het RVMK <http://www.bosvariant.nl/page43.php>

Vraag 8

Op welke kostencalculatie is uw uitspraak in het notaoverleg MIRT d.d. 8 april 2013 gebaseerd dat Portway 2012 niet binnen het beschikbare budget past? Welke bedragen op hoofdlijnen heeft u hiervoor aangehouden? Bent u bereid deze calculatie openbaar te maken?

Antwoord 8

Ik heb geen kostencalculatie laten opstellen. Ik heb gerefereerd aan de brief van de stadsregio Rotterdam aan de bewonersorganisatie (zie bijlage 1)⁷, waarin de resultaten zijn beschreven van de toets van de Portway 2012.

Vraag 9

Herinnert u zich uw uitspraak in dit notaoverleg dat Portway 2012 minder robuust zou zijn dan de A13/16, omdat in het laatste geval de A20 en A13/16 bij calamiteiten elkaars uitwijkroute zijn?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Kent u de bevinding uit het rapport Nationale Markt en Capaciteit Analyse 2011 (NMCA 2011) dat bij de aanleg van de A13/16 zowel de A13/16 als de A20 kwetsbaar (niet robuust) blijven en de reistijdnormen niet gehaald worden? Deelt u de bevindingen uit het «Rapport Doorrekening Portway» dat de reservecapaciteit bij Portway 2012 op de A20 beduidend groter is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

In de NMCA 2011 is beschreven dat de wegen tussen de grote steden in de Randstad het meest kwetsbaar zijn. In het GE scenario geldt dit in sterkere mate dan in het RC scenario. De NMCA doet geen uitspraken over de robuustheid of kwetsbaarheid van de A13/16 en/of de A20. De NMCA 2011 gaat uit van een A13/16 met 2x2 rijstroken waarop geen tol wordt geheven. Uit de NMCA 2011 kan worden geconcludeerd, dat de reistijdnorm in dat geval niet zal worden gehaald. Uit de berekeningen met het NRM is echter gebleken, dat met de aanleg van de A13/16 weer wordt voldaan aan de reistijdnorm, uitgaande van tolheffing. In het standpunt over de A13/16 is niet voorzien om capaciteit toe te voegen aan de A20. In het plan Portway 2012 wordt de A20 verbreed van 2x3 rijstroken naar 2x5 rijstroken of 2x6 rijstroken. Gezien het voorgaande lijkt mij de bewering uit het «Rapport Doorrekening Portway» over de reservecapaciteit aannemelijk.

Vraag 11

Bent u bekend met de bevinding van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat wegverbredingen en nieuwe verbindingen niet per definitie leiden tot een betere robuustheid? En dat een nieuwe situatie om specifiek onderzoek vraagt?⁸

Antwoord 11

Ja.

Vraag 12

Wat is in dat verband voor Portway 2012 en de A13/16 de kwantitatieve kwetsbaarheid en robuustheid volgens respectievelijk het TNO-systeem (NMCA 2011) en het KiM-instrument als daarbij de reservecapaciteit en het onderliggend wegennet wordt betrokken conform de Richtlijnen uit NMCA 2011?⁹

⁷ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁸ «De betekenis van robuustheid», Kennis instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2010, (pg 47), <http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/de-betekenis-van-robuustheid.pdf>

⁹ NMCA 2011, bijlage 2 weganalyse: Richtlijn 1: Twee belangrijke indicatoren voor robuustheid te onderkennen: a. reservecapaciteit op de route waar een calamiteit zich kan voordoen en b. reservecapaciteit op de alternatieve uitwijkroutes (zie pg 29); Richtlijn 2: Het totale wegennet – HWN en OWN – in samenhang (incl. reservecapaciteit) te beschouwen (zie pg 37)

Antwoord 12

Deze analyse is niet uitgevoerd. Ik acht dit ook niet noodzakelijk gezien de conclusies van de stadsregio Rotterdam ten aanzien van de Portway 2012. De Portway verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende. Bij grote stremmingen op de A20 slaat de congestie daarom terug op de volledige verbinding. Bovendien wordt het onderliggend wegennet te zwaar belast.

Vraag 13

Klopt het dat de variant van de A13/A16 volgens de bestuurlijke principeafspraken van december 2011 aangepast is ten opzichte van de varianten uit de trajectnota/milieueffectrapportage van 2009?

Antwoord 13

Ja. De bestuurlijke voorkeursvariant, zoals beschreven in de bestuurlijke «principeafspraken» van 7 december 2011 en het standpunt A13/16, is een mix van variant 2 en 3 uit de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16, aangevuld met extra inpassingsmaatregelen.

Vraag 14

Op welke wijze heeft u gevolg gegeven aan de in de Code maatschappelijke participatie geadviseerde dialoog met initiatiefnemers? Heeft u zelf voorstellen gedaan tot aanpassing van het plan van de initiatiefnemers van Portway om het initiatief kansrijker te maken?

Antwoord 14

Ik verwijs u graag naar mijn brief van 25 oktober 2011 met kenmerk IENM/BSK-2011/136728. Daarin is beschreven hoe is omgegaan met de versies 2009 en 2011 van dit burgerinitiatief. In overleg met de initiatiefnemers zijn wijzigingen doorgevoerd om het ontwerp te optimaliseren, alvorens het is getoetst.

De Code maatschappelijke participatie is overigens van na die tijd.

Vraag 15

Deelt u de mening dat een burgerinitiatief geen gelijke behandeling krijgt als aanpassingen van de initiatiefnemers om het plan kansrijker te maken en tegemoet te komen aan eerdere kritiek van uw ministerie, reden zijn om dit initiatief uit te sluiten terwijl u uw eigen plannen wel hebt aangepast? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Nee, ik deel deze mening niet. Ik verwijs u graag naar mijn brief van 25 oktober 2011 met kenmerk IENM/BSK-2011/136728 en bijlage 1¹⁰, waarin is beschreven hoe is omgegaan met de verschillende versies van dit burgerinitiatief.

¹⁰ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer