

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 49**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2013

In antwoord op uw brief van 16 oktober jl. inzake de Portway Budget 2012 bericht ik u als volgt.

De argumenten voor de conclusie, dat de Portway (de variant van 2009 en de variant van 2011) geen verder in overweging te nemen alternatief is, zijn beschreven in mijn eerdere brief aan uw Kamer. Met beide varianten worden de projectdoelstellingen van de A13/16 niet gehaald. Bovendien kan de Portway niet binnen het beschikbare budget worden gerealiseerd.

De argumenten voor de conclusie, dat de Portway Budget 2012 (ook) geen verder in overweging te nemen alternatief is, zijn beschreven in de brief van de Stadsregio Rotterdam aan het bestuur van de bewonersorganisatie Molenlaankwartier. De Stadsregio Rotterdam heeft met name geconcludeerd, dat het Onderliggend Wegennet te zwaar wordt belast (terwijl ontlasting van het OWN juist één van de projectdoelstellingen van de A13/16 is). Voorts heeft de Stadsregio Rotterdam geconcludeerd, dat het onderdeel van het plan om de A20 te verbreden van 2x3 naar 2x6 tot 2x7 rijstroken een inpassingsopgave met zich meebrengt, die niet binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

Beide brieven zijn in het bezit van de Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos (BVHBB).

Ik deel, mede gezien het voorgaande, de conclusies en constatering uit de brief van de Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos niet.

- De leefbaarheid langs de A20 is wel degelijk een reden voor het afwijzen van Portway Budget 2012. De verbreding van 2x3 rijstroken naar 2x6 tot 2x7 rijstroken leidt tot forse leefbaarheidseffecten en hoge kosten om deze te mitigeren. De hoogte van de noodzakelijke schermen is niet zozeer het punt.

- De leefbaarheid bij Overschie wordt met de Portway inderdaad sterker verbeterd door het afwaarderen van de A13, maar de problemen verplaatsen zich daardoor naar de A20. Bijna al het verkeer gaat immers over de Portway (en dus over de naar 2x6 tot 2x7 rijstroken verbrede A20) in plaats van deels over de A13-A20 en deels over de A13/16.
- Ik kan de stellingen, dat het budget passend is en de druk op het Onderliggend Wegennet achterhaald is, niet plaatsen. Het is niet noodzakelijk om een kostenraming op het niveau van een Voorlopig Ontwerp te maken om te kunnen concluderen, dat met de Portway Budget 2012 meer en ingrijpendere maatregelen aan de orde zijn. Met behulp van verkeersberekeningen met het verkeersmodel RVMK is opnieuw aangetoond, dat het Onderliggend Wegennet te zwaar wordt belast. De Stadsregio Rotterdam geeft in haar antwoordbrief naar aanleiding van het WOB-verzoek tenslotte aan, dat de vermelde laatste bijstellingen van het ontwerp inderdaad niet bij de toets van de Stadsregio Rotterdam zijn betrokken, maar dat naar oordeel van de Stadsregio Rotterdam de omvang van die bijstellingen niet van dien aard zijn, dat zij tot een wezenlijk ander oordeel leiden over de Portway Budget 2012.
- Ook de stelling inzake de robuustheid kan ik niet plaatsen. Met de A13/16 is sprake van een volwaardig alternatief voor de route A13-A20, terwijl met de Portway (Budget 2012) geen sprake is van een alternatieve route. De enige route is de Portway.

Naar aanleiding van de vragen van de Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos kan ik u het volgende mededelen.

- De Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos heeft een WOB-verzoek ingediend bij de Stadsregio Rotterdam inzake de Portway Budget 2012. De afhandeling van dit WOB-verzoek is uiteraard aan de Stadsregio Rotterdam. Dit is inmiddels gebeurd.
- Een versmalling c.q. afwaardering van de A13 ter hoogte van Overschie maakt inderdaad geen onderdeel uit van het project A13/16.
- De stelling, dat verkeersspecialisten vrezten voor hun relatie met RWS, kan ik niet plaatsen. Zowel RWS als de Stadsregio Rotterdam zijn professionele organisaties, die ook zelf hebben meegewerkt aan de beoordeling van de Portway-varianten. Het staat eenieder vrij om verkeersberekeningen te laten maken met het NRM. Uiteraard is het wenselijk voorafgaand aan het gebruik van het model afspraken te maken (te hanteren aannames, uitgangspunten, etc.) om discussies achteraf te voorkomen.

Gezien het voorgaande heb ik naar mijn mening voldaan aan de code publieksparticipatie. Ik heb dit alternatief serieus afgewogen. Inmiddels heb ik het standpunt A13/16 ingenomen en naar de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk 33 400-A nr. 101).

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Ik zal dhr. Groosman van de Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos een antwoordbrief sturen van gelijke strekking.

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