

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 93

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2020

Op 13 mei heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Water mij gevraagd te reageren op de brief van de Kerngroep Ring Utrecht van 6 mei «KRU verzoekt openheid kosten en risico's verbreding A27 Amelisweerd».

Met deze brief geef ik per aandachtspunt antwoord op dit verzoek.

De Kerngroep Ring Utrecht verwijst in haar brief naar het tussentijdse advies van de commissie m.e.r. en plaatst een aantal kanttekeningen bij de bouwmethode van de schermwand en de daarmee verbonden milieueffecten. De effecten van de beoogde bouwmethode in de verdiepte ligging op de A27 en de beheersing van deze effecten zijn beschreven in het concept van de MER-actualisatie (deelrapport bouwmethode). De onafhankelijke Commissie m.e.r. heeft op mijn verzoek op 9 april een tussentijds advies uitgebracht op het concept-deelrapport. De Commissie vindt dat de MER de gevolgen van geluid, lucht, bouwverkeer en externe veiligheid op de leefomgeving goed in beeld brengt. Wel adviseert de commissie om een aantal zaken nader te beschrijven. Het advies van de commissie neem ik ter harte. Dit betekent dat de MER (deelrapport bouwmethode) op de relevante onderwerpen wordt aangevuld en de resultaten van geplande onderzoeken worden toegevoegd. De aangepaste actualisatie leg ik opnieuw ter advies voor aan de Commissie m.e.r. in aanloop naar vaststelling van het tracébesluit.

De Kerngroep Ring Utrecht constateert dat de commissie m.e.r. zich niet heeft uitgelaten over de kosten van de verdiepte ligging. Zoals ik uw Kamer eerder heb laten weten, is de opbouw van de kosten in relatie tot mogelijke risico's inderdaad marktgevoelige informatie en kan daarmee niet worden gedeeld. Jaarlijks wordt met Prinsjesdag het actuele MIRT Projectenoverzicht, inclusief het taakstellend budget per project gepresen-

teerd. In aanloop naar vaststelling van het nieuwe Tracébesluit wordt daarnaast de kostenraming voor het project Ring Utrecht geactualiseerd.

In haar brief verwijst de Kerngroep Ring Utrecht naar twee relevante ontwikkelingen. De eerste betreft de stikstofdepositie en meer in het bijzonder de stikstof tijdens de bouwperiode. De kerngroep merkt op dat hierover in de m.e.r. waarover advies is gevraagd niets is opgenomen. In het Tracébesluit worden de stikstofeffecten van het totale project in beeld gebracht, voor zowel de aanlegfase als in de eindsituatie. Er wordt een passende beoordeling conform de Natuurbeschermingswet gemaakt, en eventuele mitigerende en compenserende maatregelen zullen in het besluit worden opgenomen. Het thema stikstof wordt beschreven in het overkoepelende MER A27/A12 Ring Utrecht en is daarmee geen onderdeel van het specifieke deelrapport van het MER over de beoogde bouwmethode in de verdiepte ligging op de A27 dat aan de commissie m.e.r. ter advies is/wordt voorgelegd.

De tweede ontwikkeling waar de kerngroep naar verwijst betreft het *veranderende beleidslandschap op het gebied van mobiliteit, luchtkwaliteit en natuurkwaliteit*, gezien diverse recente publicaties van het Rijk en adviserende instanties (KiM, CPB). De maatregelen voor de Ring Utrecht zijn niet gericht op de aanpak van de korte termijn problematiek, maar om de aanpak van problemen die zich op de lange termijn voordoen. In de publicatie van het KIM waar naar verwezen wordt «Trendprognose wegverkeer 2020–2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis» geeft het KIM aan dat er door de coronacrisis vertraging in de groei van het autoverkeer op zal treden, en dat we (mogelijk) pas in 2025 weer op het niveau van 2019 zitten. Het jaar 2019 dat het KIM als uitgangspunt neemt voor haar conclusies was al een jaar waar de knelpunten op het wegennet zich volop manifesteerden. 2019 liet een toename in de files zien ten opzichte van 2018 met 14.2%. Nut en noodzaak van deze investering staat daarom nog steeds overeind.

Voor wat betreft de verwijzing naar de door SUUNTA opgestelde variant kan ik het volgende meedelen. In een schriftelijke mailwisseling tussen de kerngroep en mijn ministerie heb ik gereageerd op de door bureau SUUNTA, in opdracht van de kerngroep onderzochte variant. Deskundigen binnen het project hebben gekeken naar onder andere de verkeersveiligheid en de technische maakbaarheid van de variant van bureau SUUNTA en hebben diverse ongewenste situaties benoemd, waardoor deze variant op onderdelen niet verkeersveilig en maakbaar is. Daarnaast is voor de door bureau SUUNTA onderzochte variant ook een verbreding nodig van de A27 in de verdiepte ligging, zowel ter hoogte van de betonnen bak als de folieconstructie en moeten de landhoofden van de spoorviaducten worden vervangen. Gezien bovenstaande is de conclusie dat de SUUNTA variant niet kan worden gezien als een haalbare variant. In een gesprek in december 2019 zijn de bevindingen nogmaals met de kerngroep besproken.

De bereikbaarheid van de regio Utrecht is van groot belang. De knelpunten kunnen alleen worden opgelost door een combinatie van effectieve maatregelen op het gebied van onder andere wegen, OV en fiets. Hierover zijn in het verleden afspraken gemaakt in het kader van het programma VERDER, waar onder andere de tramlijn naar de Uithof deel van is. De aanpak voor bereikbaarheid op langere termijn is een onderdeel van het programma U-Ned. In de uitwerking van het programma U-Ned werkt het rijk samen met de regio aan een adaptieve aanpak op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en mobiliteit waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt.

Hierbij is de realisatie van de Ring Utrecht een belangrijk uitgangspunt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga