

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 113

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 13 maart 2009 inzake de Startnotitie Ring Utrecht, de A4 Midden Delfland, de Rijnlandroute, de doortrekking van de A15 en enkele algemene vragen over startnotities en tracéwetprocedures (Kamerstuk 31 700 A, nr. 85). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 juni 2009. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Halsema (GL).

Inleiding

Hiermee beantwoord ik, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over de Startnotitie Ring Utrecht, de A4 Midden Delfland, de Rijnlandroute, de doortrekking van de A15 en enkele algemene vragen over startnotities en tracéwetprocedures.

Startnotitie Ring Utrecht

Voordat ik in detail op de vragen inga wil ik toelichten dat de planstudie Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken onderdeel uitmaken van een integrale en gebiedsgerichte benadering. Aan de basis van de planstudie staat een verkenning, die door regio en rijk is uitgevoerd, van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Utrecht en Amersfoort uit 2006. Deze verkenning had het karakter van een netwerkanalyse. Dit houdt in dat het hele mobiliteitssysteem onderwerp van studie was, en niet alleen de hoofdwegen. In samenhang met de uitbreiding van de wegcapaciteit worden daarom ook andere oplossingsrichtingen beschouwd, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en de fiets.

De conclusie, die uit de verkenning voortkwam, en door alle betrokkenen wordt onderschreven, is immers dat er in de regio Utrecht sprake is van een groot bereikbaarheidsprobleem.

Oplossingsrichtingen zoals alleen maar meer en verbeterd openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement of alleen uitbreiding van de weginfrastructuur blijken elk op zich geen afdoende oplossing te bieden. De problematiek in de regio Utrecht vereist dat op alle fronten wordt ingezet.

In het kader van de pakketstudies Utrecht en het samenwerkingsprogramma VERDER wordt daarom een integraal maatregelpakket ontwikkeld om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren. Een belangrijk onderdeel van de pakketstudies is de planstudie Ring Utrecht, evenals de planstudie knooppunt Hoevelaken.

Op basis van de netwerkanalyse zijn, in november 2006, tussen Rijk en regio in een bestuursovereenkomst «Bereikbaarheid Regio Utrecht» afspraken vastgelegd over de reikwijdte, de verdeling van verantwoordelijkheden, de financiering en fasering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies Ring Utrecht en driehoek Utrecht–Amersfoort–Hilversum inclusief de planstudies.

Vragen en antwoorden

1

Waarom zijn de alternatieven «verbreden, sorteren en spreiden» veel verder uitgewerkt in de startnotitie Ring Utrecht dan het alternatief «niet verbreden»?

In het alternatief «niet verbreden» wordt gekeken of het mogelijk is de problemen op te lossen via Openbaar Vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement of andere maatregelen dan het verbreden van wegen. Hierdoor wordt inzichtelijk in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de (snel)wegen aan te passen. Dit alternatief wordt in twee stappen uitgewerkt, te weten:

1. Een vastgesteld en nog uit te voeren pakket aan maatregelen op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement (van het programma VERDER) en maatregelen in het kader van Randstadspoor tweede fase en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
2. Aanvullend op het vaststaand pakket aan maatregelen wordt een verkeerskundige (gevoeligheids)analyse naar de effecten van een uitgebreid pakket aan OV maatregelen uitgevoerd oplopend tot het

totale budget dat gereserveerd is voor de Draaischijf Nederland. Deze analyse moet uitwijzen of het mogelijk is binnen het beschikbare budget een OV-pakket te ontwikkelen waarmee de problemen op het (hoofd)wegennet kunnen worden opgelost. Belangrijk verschil met de andere alternatieven is dat iedere maatregel zijn eigen pad van procedures en besluitvorming volgt. De aanpassingen aan het hoofdwegennet, zoals aangegeven in de alternatieven verbreden, sorteren en spreiden volgen de Tracéwetprocedure en worden daarom in de startnotitie verder uitgewerkt.

2

Waarom worden de opties en mogelijke oplossingsrichtingen vanuit het OV in de startnotitie Ring Utrecht alleen opgenomen onder de naam «niet verbreden» alternatief? Wat zijn concreet die oplossingsrichtingen?

Zie de reactie op vraag 1.

3

Waar is het alternatief waarbij een substantieel deel van het beschikbare budget wordt geïnvesteerd in OV? Deelt u de mening dat dit er wel moet zijn, zodat bij het opstellen van het voorkeursalternatief ook het OV voldoende vertegenwoordigd kan zijn?

Zie de reactie op vraag 1 en 4. De integrale maatregelpakketten, waar het voorkeursalternatief Ring Utrecht ook onderdeel van uitmaakt, bevatten ook OV maatregelen (die worden uitgewerkt in het programma VERDER). Mocht uit de gevoeligheidsanalyse, zoals aangegeven bij vraag 1, blijken dat investeringen in OV leiden tot een oplossing voor de problemen op het (hoofd)wegennet dan kan een eventuele uitwerking ofwel binnen het programma VERDER ofwel via een andere planstudie ter hand worden genomen. Eerder is in de Netwerkanalyse en in aanvullende verkenningen het oplossend vermogen van OV maatregelen onderzocht. Hierbij is aangetoond dat een uitgebreid pakket aan – alleen – OV maatregelen de knelpunten op het hoofdwegennet niet oplossen.

4

Hoe verhoudt het feit dat er wordt gesproken over een integraal maatregelpakket maar de startnotities vooral uitgaan van de aanleg en aanpassing van weginfrastructuur zich tot de stelling in uw brief van 13 maart 2009 dat oplossingsrichtingen die zich alleen maar richten op uitbreiding van de weginfrastructuur geen afdoende oplossing blijken te bieden? Op welk onderzoek baseert u die stelling?

Aan de basis van de planstudies staat een verkenning, die in 2006 door regio en Rijk is uitgevoerd, naar de bereikbaarheidsproblemen in de regio Utrecht en Amersfoort. Deze verkenning had het karakter van een netwerkanalyse. Dit houdt in dat het gehele mobiliteitssysteem onderwerp van studie was, waarbij alle relevante oplossingsrichtingen werden beschouwd, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, wegbreiding en de fiets. De conclusie van de verkenning, die door alle betrokkenen wordt onderschreven, is dat er in de regio Utrecht sprake is van een groot bereikbaarheidsprobleem. Oplossingsrichtingen die zich alleen op openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement of (aanpassing van) weginfrastructuur focussen blijken elk op zich onvoldoende oplossing te bieden. De problematiek in de regio Utrecht vereist dat op een combinatie van maatregelen op meerdere (mobiliteits)fronten wordt ingezet. Daarom wordt (in het kader van de pakketstudies Utrecht en het samenwerkingsprogramma VERDER) een integraal weg, OV- en fiets maatregelpakket ontwikkeld om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren. Een onderdeel van die pakketstudies is o.a. de planstudie Ring Utrecht.

5

Hoe is de besluitvorming over de OV-maatregelen gekoppeld aan de besluitvorming over de Ring Utrecht volgens de Tracéwetprocedure? Hoe wordt gezorgd dat ook procedureel en financieel tot een integrale afweging wordt gekomen?

De besluitvorming over de OV-maatregelen en de keuze van het voorkeursalternatief Ring Utrecht gekoppeld door ze in één integraal pakket onder te brengen. Daarnaast vervult het UVVB een coördinerende rol aangezien hier alle besluiten over het VERDER pakket en de planstudies in samenhang behandeld worden. In de onderzoeksfasen tot nu toe is in eerste instantie gekeken naar het oplossend vermogen van alle maatregelen en in hoeverre deze maatregelen verkeerskundig effectief en complementair zijn. In volgende fasen vindt de uitwerking van de afzonderlijke maatregelen plaats.

6

Waarom zitten in het alternatief niet verbreden (VERDER) alleen maar OV-en fietsmaatregelen die voor een belangrijk deel de komende jaren toch wel zullen worden gerealiseerd omdat ze kleinschalig zijn en vaak al deel uitmaken van het no-regret pakket?

Zie het antwoord op vraag 1. Het alternatief niet verbreden wordt in twee stappen uitgewerkt. In de eerste stap worden niet alleen de kleinschalige en no-regretmaatregelen behandeld. Het gaat hier om een uitgebreid pakket aan maatregelen op het gebied van OV, fiets, mobiliteitsmanagement vanuit het Programma VERDER, Randstadspoor tweede fase en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

7

Kunnen bij de Ring Utrecht OV-investeringen naar voren gehaald worden? Kunnen er reserveringen van wegen naar spoor of lightrail? Kan bijvoorbeeld in het Programma Hoogfrequent Spoor concentratie in Utrecht plaatsvinden?

Zie mijn antwoord op vraag 1 en 4 en de inleidende tekst over de bestuursovereenkomst uit 2006 waarin afspraken zijn vastgelegd over de financiering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies inclusief de planstudies. Om uitspraken te kunnen doen over het naar voren halen van OV-investeringen wil ik eerst de resultaten van de analyse van het OV+++ alternatief afwachten.

8

Hoe wordt het OV+++ alternatief, dat is toegevoegd aan de studie Ring Utrecht, beoordeeld? Bent u van mening dat deze variant een volwaardig alternatief kan zijn voor de in de startnotitie genoemde varianten en is het nu mogelijk om rijksmiddelen te ontschotten naar tijd, plaats en modaliteit?

Het OV+++ alternatief, dat mede is ingegeven door de inspraakreacties, is een gevoeligheidsanalyse, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 en 3. Ik kan, vooruitlopend op de resultaten, geen duidelijkheid geven over de kansrijkheid van dit alternatief omdat het onderzoek eerst moet uitwijzen of een dergelijke variant daadwerkelijk de problemen op het (hoofd)wegennet kan oplossen.

9

Zijn de varianten OV+++ en de door de commissie voor de MER aanbevolen variant sterk gelijkend op de A2½ niet zo zwaar dat daar aanvullend een inspraakprocedure voor nodig is?

Het gaat hier om varianten, waarbij een aanvullende inspraakprocedure niet van toepassing is. De startnotitie is o.a. erop gericht om middels de inspraak te verifiëren of de scope van de studie goed is gekozen. De varianten die uit deze inspraak gekomen zijn kunnen in de lopende procedure meegenomen worden. De richtlijnen geven vervolgens aan welke alternatieven en varianten in het onderzoek betrokken worden. De planstudie Ring Utrecht is in twee fasen opgedeeld. In de eerste fase worden de vijf alternatieven (inclusief het nul-alternatief) op hoofdlijnen onderzocht. Aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek worden voor de zomer 2009 met de bevoegd gezagen afspraken gemaakt hoe te komen tot voorkeursalternatieven voor de Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken. Een voorkeursalternatief dient in de tweede fase de vereiste procedure te doorlopen. In de tweede fase komen varianten aan bod en kan op de geëigende momenten in de vervolprocedure worden ingesproken.

10

Zit er voldoende tijd tussen het vaststellen van de richtlijnen MER en de afronding van fase 1 van de MER bij de keuze van het voorkeursalternatief bij de studie Ring Utrecht?

Mede door de goede samenwerking tussen Rijk en regio en het gemeenschappelijk besef dat het mobiliteitsvraagstuk in de regio Utrecht aangepakt moet worden door op alle modaliteitsfronten in te zetten, denk ik snel gezamenlijk tot resultaten te komen. Tot op heden zijn conform planning alle termijnen behaald. Op 5 december 2008 zijn de startnotities uitgebracht. De inspraaktermijn is eind januari 2009 afgelopen. Tijdens het Bestuurlijk Overleg in het kader van het MIRT op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor de MER 1e fase definitief vastgesteld en ondertekend. Voor de zomer van 2009 willen we op basis van het onderzoek komen tot afspraken over hoe te komen tot voorkeursalternatieven voor de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. De urgentie van het mobiliteitsprobleem in Utrecht is groot. De termijnen voor het afleveren van producten zijn daarom kort gehouden.

11

Kunt u reageren n.a.v. de richtlijnen MER bij de Ring Utrecht? Is zorgvuldigheid m.b.t. de keuze van de voorkeursalternatieven in het gedrang?

Ik neem aan dat wordt gerefereerd aan het advies voor de richtlijnen voor het MER van de commissie MER. De commissie heeft met haar advies naar mijn mening een constructieve bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Het advies dat ik, tezamen met de overige Bevoegd Gezagen, nauwgezet gebruik bij de totstandkoming van de richtlijnen staat garant voor een zorgvuldig proces. Daarbij wil ik ook nog aangeven dat de commissie MER in twee fasen advies geeft. Ten behoeve van de uitwerking van fase 2 van het MER zal de commissie een aanvullend richtlijnenadvies opstellen in combinatie met een toetsing van de 1e fase van de MER.

12

De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn mede bevoegd gezag van de gehele startnotitie. Stellen raden en staten mede de richtlijnen voor de MER vast? Besluiten zij over de gehele startnotitie, inclusief de plannen voor rijkswegen?

Volgens het in november 2008 gesloten «memorandum van overeenstemming» waarbij afspraken zijn gemaakt over de invulling van de rollen bij de totstandkoming van het milieu effectrapport (MER) en de totstandkoming van een voorkeursalternatief, is het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht en de colleges van Burgemeester en

Wethouders van de gemeenten Utrecht en Amersfoort mede bevoegd gezag. Het is aan de colleges hoe zij de provinciale staten en de gemeenteraden betrekken bij de besluitvorming in dit proces.

13

Maakt het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) de eerste keuze over welke voorkeursalternatieven doorgaan naar de 2e fase van de MER en wordt die keuze vervolgens voorgelegd aan raden en staten? Hoe verhoudt het UVVB zich tot het bevoegd gezag?

In het UVVB participeren naast de provincie en de gemeente Utrecht (in)direct bijna alle gemeenten in de provincie en de kaderwetgebieden. In het UVVB zijn ook de bevoegd gezagen vertegenwoordigd. Uitgangspunt bij de besluitvorming in het UVVB is een gezamenlijk en gedragen advies. Het UVVB heeft een bestuurlijk adviserende rol.

14

Welke strategie volgt u als het betrokken bevoegd gezag niet akkoord gaat met de keuze van de voorkeursalternatieven of vaststelling van de richtlijnen voor de MER bij de Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken?

Ik kan aangeven dat de richtlijnen op 18 mei 2009 met de mede bevoegd gezagen zijn ondertekend.

Gezien de samenwerking tot op heden ga ik ervan uit dat ik met de betrokken partijen tot een gedragen voorkeursalternatief kan komen.

15

Wat is uw reactie op de aanbeveling van de Commissie MER om de MER in twee fasen te splitsen en nu eerst nut en noodzaak te onderbouwen op basis van een integrale probleemanalyse van alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, waarbij er eigenstandige doelstellingen worden geformuleerd voor woon- en leefomgeving, volksgezondheid en ruimtegebruik en natuur?

De aanbeveling van de Commissie MER is in lijn met de gevolgde werkwijze. De eerste fase van deze planstudie is enerzijds gericht op het aantonen van nut en noodzaak van wegaanpassingen, anderzijds op de met de mogelijke ingreep samenhangende milieugevolgen, kosten en baten, en de maakbaarheid. Ook de relevante ruimtelijke ontwikkelingen en kansen worden in beeld gebracht. Daarbij inbegrepen de groene opgaven die voortvloeien uit de rijksdoelen voor natuur, landschap en recreatie.

Het advies van de Commissie MER vraagt daarbij expliciete aandacht voor woon- en leefomgeving, volksgezondheid, ruimtegebruik, natuur, landschap en recreatie. In het kader van de richtlijnen voor de MER 1e fase zal hiermee rekening worden gehouden. Het voorkeursalternatief wordt opgesteld op basis van de resultaten van de verschillende onderzoeken. De 1e fase MER is daar één van. De andere onderzoeken zijn een ruimtelijke verkenning (waarbij het College van Rijksadviseurs eindadvies zal geven), een KBA en een verkeerskundig onderzoek.

16

Kunt u het feit dat vanuit de bevolking en ook het bevoegd gezag grote twijfels zijn geuit over varianten in de startnotitie Ring Utrecht en Hoevelaken rijmen met de aanbevelingen van de commissie Elverding ten aanzien van draagvlak onder de bevolking, overheden en belanghebbenden?

Er zijn geen eenvoudige oplossingen voor de ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken te bedenken. Alle alternatieven hebben naar verwachting

impact op mens en leefomgeving. Daarom wordt nadrukkelijk gekeken naar alle mogelijke oplossingsrichtingen, waarbij de hoeken van het speelveld in beeld worden gebracht. Op die manier worden echt alle alternatieven voorzien van voor- en nadelen en wordt duidelijk dat het voorkeursalternatief, in ieder geval het beste alternatief is vergeleken met de andere alternatieven. Het kan dus niet anders dat alternatieven reacties uitlokken. Dat bleek ook uit de verdeelde reacties die tijdens de inspraakperiode aan bod kwamen. De bevoegd gezagen delen de mening dat alle alternatieven zoals opgenomen in de startnotitie dienen te worden onderzocht in het kader van de MER 1e fase, zo zal de discussie over een voorkeursalternatief op een goede manier kunnen worden gevoerd. De MIRT-verkenning en netwerkanalyse die door regio en rijk is uitgevoerd die aan de basis staat van de planstudie is reeds in september 2006 afgerond. De werkwijze die de commissie Elverding in het advies «Sneller en Beter» voorstaat is niet in zijn geheel uitgevoerd, omdat die destijds nog niet beschikbaar was. Wel wordt zoveel als mogelijk bij de principes van Elverding aangesloten.

17

Bestaat er een verband tussen de startnotities en het Actieprogramma Luchtkwaliteit Utrecht en het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit? Staan er punten in het ALU die strijdig zijn met de startnotities zoals bijvoorbeeld het afwaarderen van de Waterlinieweg? Kunnen bepaalde varianten uit de startnotities een verzwaring van de opgave uit het ALU betekenen?

De verkeerskundige effecten van het ALU vormen onderwerp van gesprek tussen de gemeente Utrecht en de dienst Utrecht van Rijkswaterstaat. Doel van deze gesprekken is nader te bepalen hoe de effecten van het ALU op een goede manier meegenomen kunnen worden in de analyses voor de Ring Utrecht.

De planstudies maken op dit moment geen deel uit van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). Als na de eerste fase meer zicht komt op het voorkeursalternatief, wordt gezien of deze planstudies alsnog worden aangemeld voor het NSL. Op datzelfde moment kan gezien worden of de plannen met elkaar in overeenstemming zijn voor wat bijvoorbeeld de Waterlinieweg. Uiteindelijk dienen de plannen inhoudelijk op elkaar aan te sluiten.

18

Welke bewonersorganisaties, burgerpanels, maatschappelijke organisaties, etc zijn betrokken bij de bespreking van alternatieven in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl (INS)? Welke organisaties vanuit Leidsche Rijn waren betrokken voorafgaand aan de startnotitie?

De pakketstudies VERDER zijn sinds medio 2007 pilot op het gebied van Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Hiervoor zijn drie sporen opgezet binnen de pakketstudies. Er is een Burgerpanel (spoor 1) dat in 2007 en 2008 verschillende keren bijeen is geweest. Eind 2008 is het Burgerpanel afgesloten. Een groep van 35 representatieve inwoners uit de verschillende stadsdelen heeft er zitting in genomen. Ze hebben zich gebogen over de pakketstudies Utrecht inclusief de planstudies en hebben de eindresultaten en hun bevindingen aan bestuurders gepresenteerd. De achtergrond (NAW gegevens) van de leden van het Burgerpanel is niet openbaar, maar door de grote spreiding is het aannemelijk dat er ook inwoners van Leidsche Rijn bij betrokken waren. Spoor twee bestaat uit het bewonersoverleg. Dat is maatwerk, in dit kader zijn bijeenkomsten georganiseerd waarbij vertegenwoordigers van bewonersorganisaties zijn uitgenodigd. In september 2008 is een bijeenkomst georganiseerd waarbij ook de concepten van de startnotities zijn meegegeven. Deze concepten zijn later

uitgemonnd in de startnotitie van 5 december 2008. Vanuit Leidsche Rijn waren er in september geen vertegenwoordigers aanwezig, bij andere bijeenkomsten was dat wel het geval. Spoor drie bestaat uit een oproep voor ideeën. De brede publieke oproep om mee te denken over oplossingen voor het fileprobleem in Utrecht heeft ruim 300 ideeën opgeleverd. Uiteindelijk is ongeveer 35% van de ideeën positief beoordeeld. In het kader van het programma VERDER wordt de komende maanden onderzocht welke maatregelen van deze lijst ook daadwerkelijk in de maatregel-pakketten kunnen worden opgenomen.

In 2008 is ook het Belangenpanel VERDER opgericht. In dit belangenpanel hebben vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven zitting. Momenteel zijn de volgende organisaties hierin vertegenwoordigd: KVK, VNO-NCW, TLN, EVO, MKB, Fietzersbond, Rover, ROCOV Utrecht, ANWB, KNV, VVN, Natuur en Milieu Utrecht, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en het Milieucentrum Utrecht. Met het belangenpanel worden de concept plannen en adviezen voorbesproken. In 2008 zijn specifiek de concept startnotities besproken. Het advies van het belangenpanel wordt in het Utrechts- Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) geagendeerd.

19

Wat zijn de gevolgen voor het milieu en landschap van de weg door Amelisweerd?

De gevolgen voor milieu en landschap van de diverse alternatieven worden in beeld gebracht in de eerste fase van het MER en de ruimtelijke verkenning. Op dit moment zijn de onderzoeken nog niet afgerond.

20

Hoe kan de variant, zoals een weg door Amelisweerd, uit de onderzoeksvarianten verwijderd worden?

Naar aanleiding van de onderzoeken in de eerste fase van het mer kunnen alternatieven die niet blijken te voldoen aan de doelstellingen afvallen. Het voorkeursalternatief wordt samengesteld uit de kansrijke onderdelen uit de onderzochte alternatieven en varianten. Dat houdt in dat niet kansrijke onderdelen in deze fase vervallen. Of de weg langs Amelisweerd daar onder valt, is vooruitlopend op de resultaten van de eerste fase MER, nog niet te zeggen.

21

Waarom is de variant A2^{1/2} niet meegenomen als variant en Amelisweerd wel?

In het kader van de verkenning en een aanvullende verkenning is onderzoek gedaan naar een A2^{1/2}, een studie naar een nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond (een noord-zuid verbinding parallel aan de A2). De analyse gaf aan dat deze weg slechts een beperkt voordeel oplevert voor de knelpunten op de Ring Utrecht, terwijl wel het Groene Hart wordt doorsneden. Daarnaast bleek dat een A2^{1/2} verkeer uit de corridor A4 naar de Ring Utrecht trekt waardoor het probleem per saldo vergroot wordt. Ik heb daarom besloten dit alternatief niet mee te nemen in de planstudie. Met betrekking tot Amelisweerd was een dergelijke analyse niet voorhanden, daarom wordt een dergelijke variant onderzocht in de MER 1e fase.

22

Hoe verhoudt de in de startnotitie Ring Utrecht besproken nieuwe of verbrede noord-zuid verbinding in de omgeving van Amelisweerd zich tot het verhoudingsgewijs geringe aantal geprognosticeerde voertuigverlies-

uren op deze verbinding (100 respectievelijk 200) in vergelijking met de voertuigverliesuren elders op en in de omgeving van de Ring Utrecht? Deelt u de mening dat de belangrijkste knelpunten elders liggen? Zou een gerichte investering in het OV, uitbreiding van de spitsstroken tussen Amersfoort en Utrecht en andere kleinere doorstromingsmaatregelen niet een voldoende kosteneffectieve oplossing zijn voor Amelisweerd?

Het wegvak tussen Lunetten en Rijsweerd is met zijn lange weefvakken, de vele rijstroken en de grote verkeersintensiteit een belangrijk knelpunt met betrekking tot de Ring Utrecht. De verkeerskundige analyse in de eerste fase dient ertoe om aan te tonen of de toevoeging van een regionale verbindingsweg tussen de A12 en de A28 dit wegvak kan ontlasten. Uitbreiding van de capaciteit tussen Amersfoort en Utrecht wordt, binnen hetzelfde programma, onderzocht in de planstudie A28. De toekomstige uitbreiding van deze capaciteit wordt meegenomen in de onderzoeken in het kader van de planstudie Ring Utrecht.

23

De startnotitie Ring Utrecht valt tussen oude en nieuwe procedures. Wat is de status van de startnotitie nu precies?

De planstudie Ring Utrecht valt niet tussen oude en nieuwe procedures. De planstudie valt onder aangepaste Tracéwet; dat betekent een verkorte Tracéwetprocedure met een Milieu-effect rapportage. De startnotitie is de eerste stap in de planstudie waarin bekend wordt gemaakt welke alternatieve oplossingen worden onderzocht en welke aspecten hierbij worden bekeken. De bekendmaking van dit document is de eerste stap in de Tracéwet procedure. De startnotitie is een stap in de procedure om te komen tot een Milieu-Effect Rapportage. Gezien het integrale karakter van de huidige planstudie, waarin het hoofdwegennet, verbindingen op het onderliggend wegennet en Ruimtelijke Verkenning van de effecten van de alternatieven en de kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn opgenomen, is het ook met de wijzigingen in de Tracéwet verstandig een integrale Milieu-effect rapportage op te stellen.

24

Deelt u de mening dat er gereede twijfel kan zijn ten aanzien van de mate waarin de inbedding van de startnotitie Ring Utrecht in het proces juridisch houdbaar is? In hoeverre is hier sprake van een significant risico?

Deze mening wordt door mij niet gedeeld. De planstudie wordt uitgevoerd binnen de bestaande wettelijke kaders en houdt rekening met de wettelijk geldende normen en uitgangspunten.

25

Kunt u een overzicht geven van de punten waarop beoordeling plaatsvindt van de voorkeursalternatieven in de startnotities Ring Utrecht en Hoevelaken?

De beoordeling vindt plaats op basis van een reeks onderzoeken. Dit zijn de 1e fase MER, de Ruimtelijke Verkenning, de KBA en het verkeerskundig onderzoek. De richtlijnen MER 1e fase geven weer welke punten in de beoordeling van de alternatieven op hoofdlijnen betrokken moeten worden, evenals de wijze waarop het onderzoek plaats moet vinden. De Commissie MER heeft in haar advies specifiek aandacht besteed aan het benodigde detailniveau om de keuze van een voorkeursalternatief te kunnen maken. In de richtlijnen wordt op detailniveau aangegeven op basis waarvan de beoordeling plaatsvindt.

26

Wanneer verwacht u dat de voorkeursvariant voor de planstudie Ring Utrecht bekend gemaakt wordt?

Zie het antwoord bij vraag 10.

27

Kunt u al een globale indicatie geven van de meest voorkomende richtingen van de 3039 inspraakreacties bij de startnotitie Ring Utrecht?

In de inspraak komen een aantal thema's veelvuldig aan bod. De belangrijkste categorieën van vragen zijn:

- Veel insprekers zijn tegen een alternatief of hebben een voorkeur voor een alternatief. Hoewel alle alternatieven in voor- of afkeur wel zijn genoemd, worden de nieuwe verbindingen door/langs Leidsche Rijn, Amelisweerd en Galecop relatief vaak afgewezen.
- Suggesties voor nieuwe alternatieven, die nog niet zijn opgenomen in de startnotitie. Veel genoemd is de A21/2 of een andere westelijke ligging van de weg bij Leidsche Rijn. Vaak betreft het varianten van mobiliteitsmanagement of extra OV. Dergelijke ideeën worden verwerkt in het alternatief Niet Verbreden.
- Het intrekken van de startnotitie. Veel mensen zijn geschrokken van de aard van de alternatieven die in de startnotitie worden gepresenteerd en vinden dat het op voorhand niet gewenst is om bijvoorbeeld een nieuwe verbinding Amelisweerd te onderzoeken.
- In de inspraakreacties wordt veel aandacht gevraagd voor luchtkwaliteit, geluidsoverlast en gezondheidsschade als gevolg van toenevend autoverkeer. Daarnaast wordt ook sluipverkeer, de gevolgen voor recreatie en de barrière werking vaak genoemd.
- Divergerend beleid. Veel mensen uiten hun onbegrip over het feit dat de voorgestelde alternatieven tegenstrijdig zijn met geldend overheidsbeleid. Zo luidt een veel gestelde vraag: Hoe kun je zowel een gebied beschermen als een studie uitvoeren naar een nieuwe weg.
- Veel insprekers doen suggesties voor technische oplossingen zoals het dubbeldeks aanleggen van wegen en het aanleggen van tunnels
- Procedure. Veel mensen stellen dat de procedure ondoorzichtig is. Meerdere Bevoegd Gezagen, meerdere fasen in het onderzoek en het al dan niet van toepassing zijn van de Tracéwet-procedure wordt hier vaak genoemd.

De insprekers hebben eind mei 2009 een individuele reactie inclusief een nota van antwoord met de meestgestelde vragen toegestuurd gekregen.

28

Speelt het binnenstedelijke OV-netwerk van Utrecht ook een rol in de mobiliteitsvisie of gaat het enkel om de verbindingen rondom Utrecht?

Vanzelfsprekend is en wordt het binnenstedelijk OV-netwerk in de verkeerskundige onderzoeken en analyses meegenomen, evenals de (potentie van) andere modaliteiten. Zo worden in de planstudie de hoofdwegen rond Utrecht, de noordelijke randweg Utrecht (NRU) en de Waterlinieweg meegenomen. Tevens zitten alle wegvakken op het hoofdwegenet en het onderliggend wegennet van de aansluitingen tot aan de eerste kruising in een breed gebied erin.

29

Welke consequenties heeft het oordeel van uw collega van LNV dat «de huidige planstudie onvoldoende integraal is» en «de probleemstelling te eng geformuleerd», zoals zij schrijft in haar brief van 29 januari 2009?

De belangen die LNV vertegenwoordigt zijn in een vroeg stadium van de studie op een integrale wijze meegenomen. Mede naar aanleiding van de brief zijn nadere afspraken gemaakt en zijn de contacten nog meer geïntensiveerd. De consequentie is derhalve dat er goede werkafspraken zijn gemaakt om ook de door LNV ingebrachte punten mee te nemen in het proces. Dat betekent derhalve dat de groene opgaven voor natuur, landschap en recreatie onderdeel zijn van de integrale afweging die moeten leiden tot een voorkeursalternatief.

30

Hoe werd er invulling gegeven aan de vermelding in de startnotitie dat Rijkswaterstaat, VROM en de Provincie en de Gemeente Utrecht gezamenlijk als bevoegd gezag opereren op het moment dat deze partijen er samen niet uitkomen?

De 1e fase MER levert veel feiten en cijfers die gebruikt worden om te komen tot de trechtering naar een voorkeursalternatief en het laten afvallen van alternatieven. De discussie wordt gevoerd op basis van die feiten en cijfers waarbij het uitgangspunt is dat we er samen als bevoegd gezag uitkomen.

31

Wordt er voor de verschillende opties nog een MKBA gemaakt?

In de eerste fase wordt er voor de verschillende alternatieven een KBA op basis van kentallen opgesteld. VenW hanteert hierbij de werkwijzer OEI bij MIT planstudies, die gebaseerd is op de leidraad OEI.

32

Deelt u de mening dat niet alleen rekening moet worden gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen, maar dat de keuzes voor de infrastructuur ook bepalend kunnen zijn voor locatiekeuze van ruimtelijke ontwikkelingen en dat integraal denken dus in twee richtingen op moet zijn? Zo ja, hoe is dit geborgd in de startnotities Ring Utrecht en Hoevelaken en zijn deze startnotities daarmee wel voldoende gebiedsgericht en Elverding-proof?

Ik deel deze mening. De gevolgen en kansen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Utrecht zijn meegenomen in de eerste fase van het onderzoek van de planstudies. Zo wordt met woningbouwlocaties, waarover reeds is besloten, rekening gehouden in relatie tot toekomstige verkeersstromen. Ook wordt bezien welke inpassing mogelijk is om mogelijke negatieve effecten voor de omgeving weg te nemen of te verminderen. De studie naar de gevolgen en ruimtelijke kansen onder leiding van het College van Rijksadviseurs (CRA) is afgerond. In deze studie zijn een aantal workshops gehouden waarbij alle gemeenten en relevante overheden zijn vertegenwoordigd (gemeenten, provincie, LNV, landinrichtingscommissie Noorderpark, Nieuwe Hollandse Waterlinie, waterschappen). Gezamenlijk zijn de ruimtelijke effecten en kansen verkend. Daarnaast is er met vertegenwoordigers van bewonersgroeperingen nagedacht over knelpunten en wensen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen. Onlangs is dat gebeurd in het kader van de planstudie Hoevelaken de Ring Utrecht. Ten slotte is een belangenpanel (zie het antwoord bij vraag 18) dezelfde vragen voorgelegd.

A4 Midden Delfland

33

In 2006 heeft u onderzoek gedaan waaruit naar voren kwam dat er voor de A4 Midden Delfland een beter alternatief is. Waar zijn de resultaten van dit onderzoek verwerkt in de vijfde Trajectnota en waarom is deze studie niet

genoemd in de literatuuropgave van die Trajectnota? Indien de resultaten van het onderzoek niet zijn verwerkt: kunt u aangeven waarom de studie in een la verdwenen is? Wie zijn hier verantwoordelijk voor?

Het bedoelde onderzoek betreft een potloodschets van mijn ministerie in samenwerking met de heer Winsemius naar verbetering van de mobiliteit in de Zuidvleugel. U bent over deze schets en over de bestuurlijke afhandeling daarvan geïnformeerd in mijn brief van 22 november 2007 (TK 2007–2008, 30 561, nr.7). Zoals ik u heb laten weten in mijn brief van 11 juli 2008 (TK 2007–2008, 30 561, nr. 11) heeft het kabinet er met het Programma Randstad Urgent voor gekozen nu niet alle energie te steken in steeds opnieuw studeren, maar allereerst in te zetten op het snel oplossen van bereikbaarheidsproblemen in de Randstad. Daarom wordt in deze kabinetsperiode onder meer besloten over de A4 Delft–Schiedam. De strategische lange termijnvisie uit de schets van 2006 wordt betrokken bij de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit.

34

De genoemde studie met betrekking tot de A4 Midden Delfland uit 2006 bestaat uit twee delen. Wanneer en waar is voor het eerst deel 1 openbaar geworden en wanneer en waar deel 2?

Hier lijkt sprake van een misverstand: de bedoelde notitie bestaat niet uit twee delen. Bij mijn bovengenoemde brief van 22 november 2007 heb ik u drie documenten als bijlage toegestuurd. Te weten:

- de notitie Ruimtelijke ontwikkeling Zuidvleugel (in het voorgaande antwoord aangeduid als potloodschets);
 - de verkeerskundige quick-scan Netwerkbrede verkeersanalyse A4 Delft–Schiedam (d.d. 11 oktober 2007);
 - het openbaar vervoeronderzoek A4 Delft–Schiedam (d.d. 18 april 2006).
- Dit zijn afzonderlijke documenten en geen onderdelen van één studie.

35

Is op de informatieavonden over de A4 ook de eerdergenoemde studie uit 2006 ter sprake gekomen en daarmee ook aangegeven dat de aanleg van de A4 Delft–Schiedam tot ongewenste neveneffecten leidt? Zo neen, waarom niet? Welke oorzaken van de vertragingen bij de ontwikkeling van de A4 zijn op de informatieavonden genoemd?

De informatieavonden voor de A4 van maart 2009 hadden als doel de belangstellende burger te informeren over de lopende procedure van de planstudie A4 Delft–Schiedam en de hierin onderzochte alternatieven (A4 Delft–Schiedam en A13+A13/16). Daarbij is desgevraagd ingegaan op alternatieven die eerder zijn afgevallen (o.a. A14 en A54). Tijdens de informatieavonden is niet ingegaan op vertragingen en er zijn derhalve ook geen oorzaken genoemd.

36

Is op de informatieavond ook aandacht geweest voor de A14 (variant voor de A4)? Zo neen, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 35.

37

Wat waren de redenen voor het feit dat de Trajectnota A4 (fase 1) van 7 december 2004 vier keer overgemaakt diende te worden en de vijfde Trajectnota (nog steeds fase 1) pas 26 februari 2008 openbaar werd?

Er is geen sprake van vijf trajectnota's. Zoals ik u in de MIRT-stukken van de afgelopen jaren heb gemeld is er op basis van de Startnotitie A4 Delft–

Schiedam gekozen voor een onderzoeksplan in twee stappen. De Trajectnota/MER voor stap 1 (Alternatieven MER) is openbaar gemaakt in mei 2006. Hierin bleek een modelfout te zijn gemaakt bij Ypenburg (de zogenaamde omissie Ypenburg), waardoor het alternatief A13+A13/16 verkeerskundig niet juist is onderzocht. In november 2007 is het herziene rapport van stap 1 opgeleverd. Vervolgens is het onderzoek voor stap 2 uitgevoerd, waarbij ingezoomd is op de twee realistische alternatieven, het alternatief A4 en het alternatief A13+A13/16. Deze Trajectnota/MER Stap 2 ligt thans (samen met de Trajectnota/MER Stap 1) ter inzage.

38

In de Startnotitie A4, maart 2004, staat onder punt 3.6.1. «De A14 is in het SVV 1 afgewogen tegen de A4 en daarna definitief afgevalen als onderdeel van het wegennet». Wilt u aangeven in welk jaar dit is gebeurd in het SVV 1? Van welk jaar werden de verkeersintensiteiten gebruikt?

In het SVV-I van 1979 is voor de beschouwing van de verkeerskundige effecten geen gebruik gemaakt van rekenkundige verkeersmodellen, maar is aan de hand van *expert judgement* een verkeerskundige beoordeling van het alternatief gemaakt. Na de bestuurlijke procedure van het SVV-I is de A14 in 1981 van de kaarten gehaald.

39

In hoeverre zou een derde oeververbinding beter zijn dan de A4 Midden Delfland?

Tijdens de onderzoeksfase van Stap 1 van de TN/MER bleek dat een A54 inclusief Oranjetunnel verkeerskundig geen volwaardig alternatief voor de A4 Delft-Schiedam is. Het probleemoplossend vermogen van dit alternatief voor de verkeersdruk op de A13 bleek te gering te zijn. De A54 inclusief Oranjetunnel is derhalve geen alternatief voor de oplossing van de probleemstelling van de planstudie A4 Delft-Schiedam. In het kader van de lopende Verkenning Rotterdam Vooruit wordt wel gekeken naar een extra oeververbinding als onderdeel van de verbetering van de verkeerscirculatie rond Rotterdam voor de langere termijn.

40

Hoe groot is de kans dat na de inspraakprocedure en adviezen van de commissie MER alsnog geconcludeerd moet worden dat de «tunnel met vaartvariant» thuishoort in de MER?

Op basis van een *quick scan* van Rijkswaterstaat en een externe *second opinion* (TK 2008–2009, 30 561 nr. 14) heb ik geconcludeerd dat de «vaart met tunnel» onvoldoende meerwaarde biedt ten opzichte van de goed ingepaste IODS-variant. Dit is aan u gemeld bij brief van 12 december 2008 (kamerstuk TK 2008–2009, 30 561, nr. 13).

41

Zijn de data voor de formele inspraakavonden voor de Trajectnota A4 al bekend? Zo neen, wanneer zullen deze bekend worden?

Ja, de inspraakavonden vinden plaats op 18, 19, 25 en 26 mei alsmede 2 en 8 juni.

42

Staat u nog steeds achter uw uitspraak dat u nog in uw termijn een besluit zult nemen over de A4 Delft-Schiedam, ook indien dit het besluit is dat aanleg van deze weg geen doorgang zal vinden?

Ja, deze kabinetsperiode zal ik een besluit nemen over de A4 Delft-Schiedam.

43

Bent u bereid een samenvatting te geven van de gesprekken tussen uw ministerie en de heer B. v.d. C. over de A4 in 2008? Zo neen, waarom niet?

Samenvattend heeft Rijkswaterstaat de stand van zaken van het project toegelicht en (waar mogelijk) antwoorden gegeven op de vragen van de heer Van der Chijs. De heer v.d. Chijs heeft in deze bijeenkomsten zijn zienswijze op het project gegeven. De heer v.d. Chijs is in 2008 viermaal uitgenodigd voor een overleg met de projectorganisatie A4 Delft-Schiedam. Gesprekken hebben plaatsgevonden op 10 maart, 9 juni, 18 juni en 21 juli 2008. Inmiddels heeft ook op 25 maart 2009 een gesprek plaatsgevonden.

44

Houdt u bij de planning rondom de A4 ook rekening met de ontwikkeling en groei van de Rotterdamse haven?

Ja, de ontwikkelingen van de Rotterdamse haven (inclusief Maasvlakte 2) zijn als autonome ontwikkelingen meegenomen in de Trajectnota/MER Stap 2.

45

Bent u van mening dat de huidige (geplande) infrastructurele ontsluiting van de Tweede Maasvlakte voldoende is om vanaf 2015 aan de sterk verhoogde vervoersvraag te voldoen?

Ja. Na realisatie van het project «A15 Maasvlakte-Vaanplein» is de bereikbaarheid tot ten minste 2020 gewaarborgd. Dit blijkt uit de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein, dat inmiddels in concept gereed is. Momenteel wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit bezien welke maatregelen genomen moeten worden om de bereikbaarheid van de regio op de lange termijn te waarborgen.

46

Wat gaat u doen aan verdere (dreigende) vertraging door de inspraak van de tegenstanders bij de A4 Midden Delfland? Is er reden om aan te nemen dat er nog van de huidige planning (oplevering in 2015) zal worden afgeweken?

De inspraaktermijnen in het kader van de Tracéwetprocedure zijn wettelijk voorgeschreven. Hiermee is rekening gehouden in de planning voor de planstudie A4 Delft-Schiedam. Deze passen dus binnen de mijlpalen die ik in Randstad Urgent verband heb afgesproken. Ik heb dan ook geen reden om aan te nemen dat deze inspraak tot een wijziging van de huidige planning leidt.

47

Kent u de open brief die verontruste burgers van de regio Delft/Schiedam aan u hebben gericht op de website www.aanlegA4.nl en bent u van plan deze burgers antwoord te geven?

Ja, deze burgers ontvangen binnenkort een antwoord.

48

Wat is uw reactie op de artikelenreeks in Cobouw (februari en maart 2009), waarin gesteld wordt dat de A4 Midden Delfland geen oplossing is voor

de bereikbaarheidsproblemen, maar juist meer files oproept voor de Beneluxtunnel, de A20 en Verkeersplein Ypenburg?

Het doel van het project A4 Delft–Schiedam is primair het verbeteren van de bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam. Beide alternatieven dragen bij aan dit doel. Beide alternatieven verwerken ten opzichte van de referentiesituatie (2020, zonder uitvoering van maatregelen) naar verwachting ongeveer 50% meer verkeer in 2020.

Door de aanleg van de A4 Delft–Schiedam, de aanleg van de A13/16/20 en de A15 Maasvlakte–Vaantplein worden, zeker voor de lange termijn, niet alle mobiliteitsproblemen in de regio opgelost. De druk op het wegennet in deze regio blijft groot. Daarom is gestart met de verkenning Rotterdam Vooruit en de verkenning Haaglanden, waarin naar verbetering van de bereikbaarheid in Zuid-Holland voor de lange termijn wordt gezocht.

49

Waarom wordt voor de A4 Midden Delfland het ontwerp met raming van de kosten uitgewerkt (opdracht aan Arcadis in december), terwijl uit bij u beschikbare rapporten blijkt dat de A4 verkeerskundig een slechtere oplossing is dan de verbreding van de A13 en bovendien voor het milieu slechter scoort?

Op de opdracht aan Arcadis ben ik in de beantwoording van de kamervragen van de heer Roemer (TK 2008–2009, Handelingen Aanhangsel 1236) reeds ingegaan. Ik heb u hierin gemeld dat de *voorbereidende* werkzaamheden voor het Ontwerp Tracébesluit nu reeds aanvangen om de Randstad Urgent mijlpalen voor dit project zeker te stellen en de realisatie te bespoedigen. Hiervoor is het noodzakelijk dat werkzaamheden voor de procedurestappen (Trajectnota/MER, Ontwerp Tracébesluit en voorbereiding marktbenadering) zoveel mogelijk parallel worden uitgevoerd. In het kader van de Trajectnota/MER vindt momenteel op basis van vergelijkbare informatie (op aspecten als milieu, mobiliteit en kosten) een transparante vergelijking van alternatieven A4 en A13+A13/16 plaats. Op grond daarvan zal ik, samen met de minister van VROM, later dit jaar een standpunt over het nader uit te werken alternatief innemen. Daarbij wordt mede rekening gehouden met de adviezen van de Commissie MER, de bevoegde bestuursorganen en de IODS-partners, alsmede met de inspraak van belanghebbenden. Het reeds laten maken van het Ontwerp Tracébesluit zal een afweging tussen beide alternatieven niet in de weg staan.

50

Bent u bereid om eenzelfde opdracht te geven aan Arcadis voor de uitwerking van de verbreding van de A13 met kostenraming, teneinde dit alternatief even uitvoeringsgereed te maken als de A4 door Midden Delfland?

Zoals ik reeds in het antwoord op de voorgaande vraag heb aangegeven zal ik dit najaar een standpunt innemen voor het project A4 Midden Delfland. Dan is bekend of de A4 dan wel de A13+A13/16 wordt gekozen. Mocht ik dan voor de A13+A13/16 kiezen dan zal ik opdracht geven voor de uitwerking van dit alternatief.

51

Hoe verhouden de uitgewerkte varianten voor de A4 Midden Delfland zich tot de geluid- en zichtgarantie (maximaal 40 dB op 500 m, met een inspanningsverplichting voor 40 dB op 250 m) en geen schermen/wallen hoger dan 2.50 m boven maaiveld?

De resultaten van de Trajectnota/MER laten zien dat het ontwerp van alle drie varianten van de A4 Delft–Schiedam kan voldoen aan de geluid- en

zichtgarantie in het stiltegebied van Midden-Delfland, zoals afgesproken in het IODS convenant van 2006.

52

Op welke wijze is bij de A4 Midden Delfland invulling gegeven aan de motie Roefs/Cramer 31 305, nr. 108, over het hanteren van de mobiliteitsladder bij infrastructuurprojecten?

De motie Roefs/Cramer verzoekt de regering de mobiliteitsladder, ook bekend als de zevensprong van Verdaas, op te nemen in het MIRT-spelregelkader.

De zevensprong van Verdaas biedt een denkkader voor het analyseren van 7 oplossingsrichtingen van mobiliteitsvraagstukken: 1. Sturen op ruimtelijke visie programma 2. Anders betalen voor mobiliteit 3. Mobiliteitsmanagement 4. Openbaar vervoer 5. Benutting bestaande infra 6. Aanpassen bestaande infra 7. Nieuwe infra.

De planstudie heeft de eerste 5 stappen doorlopen:

- A4 DS is gebaseerd op een ruimtelijke visie en programma, namelijk de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.
- «Anders betalen voor mobiliteit», mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en benutting bieden geen oplossing voor de gesignaleerde problemen op de A13.

De afweging tussen stap 6 (aanpassing bestaande infrastructuur) en stap 7 (een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur) zal in het kader van de standpuntbepaling voor het project A4 Delft-Schiedam worden gemaakt. Onder andere de Trajectnota/ MER biedt hierbij beslissinginformatie Het alternatief A13+A13/16 is een combinatie van een wegverbreding en een nieuwe weg (A13 + A13/16). Het alternatief A4 is een nieuwe weg (A4 DS).

53

Worden de kosten van de verbreding van de A13 (Ypenburg-Doenkade), van de grote uitvoering van de verbinding A13/A16 (met een breedte die zowel de problemen op de A20 oplost als de vergrote stroom van de verbrede A13 aankan) en van de kleine uitvoering van de A13/A16 (die alleen de problemen op de A20 oplost) apart in de MER en de MKBA in beeld gebracht?

De Trajectnota/MER en KBA A4 Delft-Schiedam bevat informatie over de kosten van de alternatieven A4 en A13+13/16 (verbreding van de A13 in combinatie met aanleg van de A13/16 met 2x3 rijstroken). De kosten van de A13/16/20 (2x2 uitvoering van de A13/16) worden in beeld gebracht in de TN/MER en de KBA voor het project A13/16/20 die later dit jaar zullen verschijnen.

54

Wordt er een berekening gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten op het bestaande wegennet met kilometerheffing voor de A4 Midden Delfland en de Ruit Rotterdam?

Ja. In de Trajectnota/MER zijn de effecten van beprijzen voor de aspecten verkeer, lucht en geluid in beeld gebracht. Dit ten opzichte van de situatie zonder kilometerprijs.

55

Met welke tariefsvarianten van de kilometerheffing worden de verkeersberekeningen gemaakt bij de A4 Midden Delfland en de Ruit Rotterdam en op welke wegdelen wordt die prijs geheven?

Het effect van de invoering van een basistarief is in beeld gebracht. Dit basistarief zal op het gehele netwerk worden geheven.

56

Met welke geluidsreductie van dubbellaags open asfaltbeton (DZOAB) wordt er gerekend ten opzichte van gewoon asfalt bij de A4 Midden-Delfland en hoe wordt er omgegaan met het feit dat DZOAB snel slijt, ten koste van het geluidabsorberend vermogen (zoals bijvoorbeeld bleek uit metingen bij de A10 West)?

Er wordt gerekend met een geluidsreductie van 6dB. De eigenschappen van dubbellaags zeer open asfaltbeton zijn afkomstig uit de richtlijnen van het CROW, het onafhankelijk kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Hierbij is rekening gehouden met een zekere mate van veroudering.

57

Wordt het alternatief verbreding A13 zodanig ontworpen dat de ernstige geluidsbelasting en luchtvervuiling van de huidige A13 in woongebieden als Delfgauw en Ypenburg en het recreatie-/natuurgebied Midden-Delfland (onder meer Akerdijkse Plassen) in elk geval niet toeneemt ondanks toename van het verkeer?

In het ontwerp van het alternatief A13+A13/16 zijn op verschillende delen van de A13 inpassingsmaatregelen genomen (zoals een landtunnel bij Delft, geluidsschermen bij woongebieden, verdiepte ligging (met geluidswal) ter hoogte van de Akerdijkse Plassen en een nieuw eco-/aquaduct bij de Berkelse Zweth). Dit alternatief voldoet aan de wettelijke eisen voor lucht en geluid, eventueel met gebruikmaking van mitigerende maatregelen.

58

Welk deel van de kosten van de verbreding (incl. inpassing) van de A13 wordt gealloceerd als kosten voor sanering van de ernstige milieugevolgen van de huidige A13 en welk deel van de kosten wordt gealloceerd voor de verbreding van de A13 en dus in de kostenvergelijking met de A4 meegeteld?

De kostenraming in de TN/MER is integraal voor verbreding én inpassing. Aangezien er geen aparte opgave is om tot sanering van eventuele ernstige milieugevolgen van de huidige A13 te komen, is er ook geen kostenraming voor het inpassen van de bestaande A13 zonder verbreding.

59

Wat kan er gedaan worden om de studie, planning, bestuurlijk traject en uitvoering van de Rotterdamse Ruit en de Ring Utrecht te versnellen? Deelt u de verwachting dat het nog tot 2040 gaat duren voordat alle knelpunten zijn aangepakt? Bent u van mening dat dit funest is voor de Rotterdamse regio?

In het project Rotterdam Vooruit zijn het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam samen aan het onderzoeken waar de knelpunten zitten en welke kansen en ontwikkelingen denkbaar zijn om de Rotterdamse regio duurzaam bereikbaar te maken én te houden. Daarbij wordt gekeken naar de middellange (2020) en de lange termijn (2030–2040). Dit gezamenlijke onderzoek leidt eind 2009 tot een Masterplan met oog voor duurzaamheid en ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Op basis van dit Masterplan kunnen bestuurders van de betrokken overheden de beste oplossingen en maatregelen vaststellen. Na de besluitvorming hierover kan dan direct worden

gestart met de voorbereidende procedures om de gekozen maatregelen en projecten uit te voeren. Deze maatregelen en projecten zullen worden opgenomen in het MIRT.

In de Nota Mobiliteit is al aangegeven dat binnen de gestelde financiële randvoorwaarden de problematiek op de ring Utrecht en de Rotterdamse Ruit niet oplosbaar is voor 2020. De inspanningen in de verkenning Rotterdam Vooruit zijn erop gericht om mobiliteit in de Rotterdamse regio na 2020 te verbeteren en een samenhangende visie te ontwikkelen op de bereikbaarheid en de ruimtelijke economische ontwikkeling van de Rotterdamse regio.

60

Hoe gaat u zorgen voor samenhang tussen zowel de Ruit Rotterdam, de A4 Midden Delfland en de Ring Utrecht? Zullen deze plannen steeds als een geheel pakket worden uitgevoerd, gelet op het risico dat als één van deze maatregelen (aanpassingen) vertraging oploopt of niet uitgevoerd wordt dit dan zeer nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid heeft?

De A4 Delft–Schiedam zit in de referentie-situatie voor de verkenning Rotterdam Vooruit. Daarmee is de samenhang in de regio Rotterdam gewaarborgd.

De A4 Delft–Schiedam zit eveneens in de referentie-situatie voor de studie voor de Ring Utrecht. Overigens zal verkeerskundig gezien de onderlinge beïnvloeding van de Ring Utrecht en de A4 Delft–Schiedam gering zijn.

61

Hoe is de samenwerking met het bedrijfsleven – een sector die niet alleen dagelijks de mobiliteitsproblemen ervaart maar die ook geconfronteerd wordt met hoge kosten als gevolg van de fileproblematiek – vormgegeven? Is er voldoende samenwerking?

Het bedrijfsleven (VNO/NCW en LTO) zijn lid van de Adviescommissie IODS. Deze commissie adviseert mij over het project A4 Delft–Schiedam, alsmede over de andere kwaliteitsprojecten die voor Midden-Delfland zijn afgesproken in het IODS Convenant.

62

Hoe kunnen de gemeenten en waterschappen rekening houden met de komst van deze projecten? Kunnen zij ervan uit gaan dat deze wegen er gaan komen, zodat zij hier alvast rekening mee kunnen houden in hun ruimtelijke ordeningsbeleid?

De gemeenten in het plangebied en het Hoogheemraadschap van Delfland zijn lid van de Adviescommissie IODS en daarmee nauw betrokken bij de ontwikkelingen in de planstudie. De reservering van het tracé voor de A4 tussen Delft en Schiedam is gezien de historie van het project en de aanwezigheid van het zandlichaam een ruimtelijke realiteit, waarmee de betrokken gemeenten (vooral Midden-Delfland en Schiedam) rekening houden in hun eigen ruimtelijke ordening. Voor de verbreding van de A13 en de aanleg van een nieuwe snelweg A13/16 zijn de ruimtelijke consequenties minder ver uitgewerkt, onder meer omdat de twee onderzochte varianten qua tracé/inpassing verschillen.

63

Welke consequenties hebben de plannen bij de A4 Midden Delfland en de Ruit Rotterdam voor het onderliggende wegennet? Kunt u aangeven waar lagere overheden het onderliggende wegennet moeten aanpassen? Zal dit ook gebeuren? Hoe gaat u hier voorzorgen?

De consequenties van de beide alternatieven A4 en A13+A13/16 op het onderliggende wegennet zijn nadrukkelijk onderzocht, omdat een deel van de doelstelling van de planstudie A4 Delft–Schiedam hierop betrekking heeft. Beide alternatieven verlichten de druk op het onderliggende wegennet. De A4 ontlast vooral het onderliggend wegennet in Midden-Delfland en Westland; de A13+13/16 ontlast vooral het onderliggend wegennet in Lansingerland. Eventuele lokale knelpunten worden te zijner tijd besproken met de provinciale en gemeentelijke wegbeheerders. De consequenties van de mogelijke projecten uit de verkenning Rotterdam Vooruit op het onderliggende wegennet zijn nog niet bekend.

Rijnlandroute

64

Is het juist dat u op dit moment onderzoek laat doen naar de zogenaamde «buitenomvariant», dwars door het poldergebied van Wassenaar en Katwijk? Zo ja, welk doel dient deze studie, in welk procedureel kader vindt deze studie plaats en wanneer worden de resultaten verwacht?

Ja, dat is juist. In een gezamenlijke studie, uitgevoerd door de Regio Holland Rijnland, de Provincie Zuid-Holland en de Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, wordt onderzoek gedaan om de bereikbaarheidsproblematiek ten dienste van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen aan te pakken. Het betreft de zogeheten Integrale Benadering Holland Rijnland waarom u mij in tijdens het Nota Overleg MIRT op 17 december 2007 heeft gevraagd. Het gedachtegoed van de commissie Elverding volgend wordt in de volle breedte gezocht naar oplossingen in deze studie. Het is tevens een project uit het Randstad Urgent programma. Het streven is om deze studie in oktober van dit jaar af te ronden.

65

Hoe verhoudt onderzoek naar de «buitenomvariant» zich met het rijksbeleid ten aanzien van de nationale EHS en de aanwezigheid van een rijksbufferzone op het buitenomtracé?

65

Onder de te onderzoeken effecten valt een mogelijke aantasting van de Rijksbufferzone en de Ecologische Hoofdstructuur. In het beoordelingskader is het criterium «aantasting rijksbufferzone en Ecologische Hoofdstructuur» opgenomen, naast effecten als de verbetering van de bereikbaarheid, de bijdrage aan de economische ontwikkeling en de kosten van de maatregelen. De studie die nu wordt uitgevoerd zal de benodigde informatie leveren voor een zorgvuldige afweging, die de betrokken partijen gezamenlijk zullen maken.

66

Hoe verhoudt onderzoek naar de «buitenomvariant» zich tot de varianten uit het MER-onderzoek dat de provincie Zuid Holland uitvoert?

De provincie heeft ervoor gekozen om, vooruitlopend op de resultaten van de integrale studie, alvast te starten met een MER-procedure voor de Rijnlandroute. De provincie is zich ervan bewust, dat de uitkomsten van de studie ertoe kunnen leiden, dat de MER-procedure aangepast moet worden. In de MER-procedure van de provincie wordt de «buitenomvariant» niet meegenomen. Overigens heb ik begrepen, dat de Provincie de MER-procedure in twee fasen heeft geknipt, zodat eventuele aanpassingen in de tweede fase kunnen worden opgenomen.

67

Zijn nut en noodzaak van de Rijnlandroute voldoende onderzocht en onderbouwd? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Ja. In de eerste fase van de integrale studie is een kwalitatieve studie gedaan naar nut en noodzaak van de Rijnlandroute, aanvullend op de nut en noodzaak-studie die de provincie heeft laten uitvoeren. De Randstedelijke Rekenkamer heeft over de studie van de provincie geconcludeerd dat nut en noodzaak voldoende is aangetoond, gegeven de combinatie van het oplossen van een erkende (verkeers)problematiek en ontwikkelambities op het vlak van wonen en werken in regionaal verband. Hierbij is de kanttekening gemaakt, dat de noodzaak van een nieuwe wegverbinding niet persé is aangetoond. Om die reden wordt zowel in de MER-procedure van de provincie als in de integrale studie ook gekeken naar oplossingen die gebruik maken van de bestaande infrastructuur. In de kwalitatieve studie is het beeld bevestigd dat, uitgaande van het concentreren van stedelijke functies in de as Leiden-Katwijk, voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio een verbetering van de bereikbaarheid voorwaardelijk is. Deze verbetering moet zijn gericht op het faciliteren van regionale verplaatsingen in voornamelijk oost-west richting. De Rijnlandroute wordt juist voor deze verplaatsingen ontwikkeld.

68

Wat is uw oordeel over de kritiek van wethouder Van Dunné van Voor- schoten in het Leidsch Dagblad van 14 maart, dat de stuurgroep die de Rijnlandroute begeleidt nauwelijks meer als zodanig functioneert? Vindt u het acceptabel dat een gemeente zich kennelijk onder zware druk gezet voelt in een dergelijk ingrijpend besluitvormingstraject?

De Rijnlandroute is een project van de Provincie. Het functioneren van de stuurgroep valt daarom onder de verantwoordelijkheid van de Provincie.

69

Kunt u aangeven of het bericht klopt, dat het verkeer op de N206 niet groeit, zoals jarenlang werd verondersteld, maar juist afneemt (Leidsch Dagblad)? Zo ja, welke consequenties verbindt u aan dat bericht wat betreft nut en noodzaak van de Rijnlandroute?

In het artikel in het Leidsch Dagblad wordt een afname gemeld tussen 2001 en 2006 voor het verkeer op de N206 door de Bollenstreek, tot aan Leiden. Aan de oostkant van Leiden wordt juist een toename gerapporteerd. Er zijn sterke aanwijzingen, dat de in het onderzoek genoemde daling slechts tijdelijk van aard is. Daarnaast moet erop worden gewezen, dat de tellingen uit het onderzoek betrekking hebben op de toen gemeten actuele verkeerssituatie, terwijl voor de nut en noodzaak bepaling van de RijnlandRoute wordt uitgegaan van het zichtjaar 2020, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen, waaronder de woningbouwontwikkeling op de voormalige vliegbasis Valkenburg en de doorontwikkeling van het BioSciencepark Leiden en de Greenport Duin- en Bollenstreek.

Doortrekken A15

70

Acht u het denkbaar dat de A15 kan worden doorgetrokken met inachtneming van de kwaliteit van het Nationaal Landschap de Gelderse Poort, zonder dat er een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal wordt aangelegd?

De planstudie «Betere bereikbaarheid door een robuust netwerk in de regio Arnhem–Nijmegen» waarvan de doortrekking van de A15 deel uitmaakt is gestart.

Voor de kruising van het Pannerdensch Kanaal is in de richtlijnen opgenomen dat de effecten van de kruising van het Pannerdensch Kanaal, zowel voor het thema natuur als het thema landschap in beeld worden gebracht. Dat is van toepassing op beide alternatieven, zowel van een brug als van een tunnel. De effecten op de kwaliteit van het Nationaal Landschap de Gelderse Poort worden in de afweging volwaardig meegenomen.

Algemeen inzake startnotities en Tracéwetprocedure

71

Welke punten van beoordeling zijn niet verplicht in het kader van MIRT-projecten? Wat voegt de regio /decentraal bevoegd gezag toe, of wat is de politieke ruimte?

Zonder nadere interpretatie kan deze vraag niet worden beantwoord, omdat de vragensteller in algemene zin vraagt naar de beoordelingspunten die *niet* verplicht zijn en niet naar een specifieke casus vraagt maar de vraag in algemene zin stelt. Ik veronderstel dat de vragensteller bedoelt welke punten van de milieueffectbeoordeling verplicht zijn voor MIRT-projecten die onder de Tracéwet vallen. De verplichtingen ten aanzien van de milieueffectbeoordeling vloeien voort uit hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, met dien verstande dat voor spoedaanpakprojecten die onder de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten vallen, een sterk vereenvoudigd regime geldt. Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer zal verder worden gemoderniseerd door een wetsvoorstel modernisering m.e.r.-regelgeving dat thans aanhangig is in de Tweede Kamer.

Omdat de Tracéwet van toepassing is op de hoofdwegen is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd gezag. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan mede-bevoegd zijn. Bij de studie naar de ring Utrecht wordt ook onderzocht of aanpassingen aan het onderliggend wegennet bijdragen aan de oplossing van de knelpunten. In dit specifieke geval is de decentrale overheid ook bevoegd gezag, voor die wegen die onderdeel uitmaken van het onderliggend wegennet.

72

Kunt u aangeven bij welke wegprojecten u – nog voordat er een Ontwerp Tracé Besluit ligt – al overgaat tot het uitschrijven van een aanbesteding? Op basis van welke argumenten komt u hiertoe? Loopt u hierbij niet het risico van kosten die uiteindelijk nutteloos blijken?

Bij de volgende Spoedaanpakprojecten is er sprake van het starten van een aanbesteding voordat er een OTB/OWAB is: A9 Velsen–Raasdorp, A9 Raasdorp–Badhoevedorp, A1 't Gooi, A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer, A10 Nieuwe Meer–Amstel, A9 Alkmaar–Uitgeest, A2 Holendrecht–Maarsse, A2 Maasbracht–Geleen, A28 Utrecht–Amersfoort, A2 Den Bosch–Eindhoven, A2 Leenderheide–Valkenswaard, A12 Gouda–Woerden, A12 Woerden–Oudenrijn, A12 Maarsbergen–Veenendaal, A27 Lunetten–Rijnsweerd, A58 Eindhoven–Oirschot, A2 Oudenrijn–Everdingen. Daarnaast ook bij de MIRT-projecten A15 Maasvlakte–Vaanplein en A2 Passage Maastricht.

Rijkswaterstaat schakelt de markt steeds vaker vroegtijdig in om innovatie en creativiteit van de markt te benutten. Vroegtijdig aanbesteden geeft bovendien de mogelijkheid om de uitvoering van het werk reeds gedurende de looptijd van de procedures voor te bereiden. Direct na afronding

van de procedures kan dan met de werkzaamheden worden gestart, zodat de totale doorlooptijd wordt bekort.

Het risico van kosten die uiteindelijk nutteloos blijken is beperkt. Vanwege het belang van het oplossen van knelpunten in het hoofdwegennet weegt de maatschappelijke waarde van eerdere openstelling al snel zwaarder dan de kans op eventuele meerkosten. Deze kosten betreffen enkel de voorbereidingskosten, die in de regel een fractie van de aanlegkosten zijn.

73

Kunt u garanderen dat alle geplande infrastructuur zo wordt aangelegd dat het niet een korte termijn oplossing betreft, maar dat rekening wordt gehouden met toekomstige wensen en eisen van onder andere aanwezige stedelijke gebieden (dus geen gelijkvloerse kruising in een doorgaande weg)?

Bij de voorbereiding van de aanleg van nieuwe rijksinfrastructuur vindt altijd intensief overleg plaats met de betrokken decentrale overheden, zodat rekening gehouden kan worden met regionale plannen en toekomstige ontwikkelingen. Voorzover het gaat om autosnelwegen zijn de kruisingen altijd ongelijkvloers. Bij N-wegen kan sprake zijn van gelijkvloerse kruisingen. Als onderdeel van plannen rond N-wegen wordt een deel van die kruisingen uit oogpunt van verkeersveiligheid omgezet in ongelijkvloerse kruisingen. De meeste geplande rijksinfrastructuur betreft uitbreiding van reeds bestaande infrastructuur. De structuur van de onderliggende netten verandert daarbij niet.

74

Kunt u voor alle projecten aangeven hoe u het advies van de Commissie Elverding hier implementeert? Op welke gebieden bent u nog van plan n.a.v. het advies Elverding aanvullende regelgeving te ontwikkelen die versnelling van de projecten mogelijk kan maken?

De lopende wegenprojecten worden doorgelicht op mogelijkheden om elementen van het advies van de Commissie Elverding in de projecten door te voeren. In hoeverre dit mogelijk is hangt met name af van de fase waarin het project zich bevindt. Hoe meer een project zich nog in de beginfase bevindt, hoe meer elementen van het advies nog kunnen worden verwerkt. De meeste winst is te halen in de fase tot het voorkeursalternatief: In de verkenningsfase wordt de participatie vormgegeven en zullen de verschillende alternatieven tot een bestuurlijk gedragen en juridisch en financieel uitvoerbaar voorkeursalternatief worden getrechterd. In het begin van de planstudiefase kan eenvoudiger worden gerekend om de effecten te bepalen.

Daarom richt de doorlichting zich op 1. de lopende verkenningen, 2. de planstudieprojecten vóór mer/ontwerp-Tracébesluit/ die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen, 3. planstudieprojecten vóór Standpunt die de niet verkorte Tracéwetprocedure doorlopen en 4. planstudieprojecten vóór ontwerp-Wegaanpassingsbesluit die de procedure van de Spoedwet Wegverbreding doorlopen.

Recentelijk heeft de Eerste Kamer de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten aangenomen. De structurele herziening van de Tracéwet wordt momenteel voorbereid. De Wetgevingsnota wordt begin mei aan de Tweede Kamer aangeboden.