

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

### 346

Vragen van het lid **Hagen** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Provincie en gemeente Utrecht: 80 km/u alternatief voor verbreding A27»* (ingezonden 21 september 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 oktober 2021).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Provincie en gemeente Utrecht: 80 km/u alternatief voor verbreding A27»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u toelichten wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot de verbreding van de A27?

#### Antwoord 2

Op 17 november 2020 heeft de Minister van I&W het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 vastgesteld. Hiertegen zijn beroepen ingesteld bij de Raad van State.

#### Vraag 3

Staat u positief tegenover het voorstel van de provincie en gemeente Utrecht om een onafhankelijke onderzoekscommissie in te stellen naar alternatieven voor de verbreding van de A27? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Over het recente voorstel van de gemeente en provincie Utrecht is contact gelegd en vinden gesprekken plaats met de regio. De regio onderschrijft de problematiek, maar heeft aangegeven de voorkeur te hebben voor een oplossing zonder verbreding van de verdiepte ligging («de bak») bij Amelisweerd. Eerder zijn veel oplossingsrichtingen onderzocht. Rijk en regiobestuurders hebben op basis daarvan (in 2010) het huidige voorkeursalternatief

<sup>1</sup> NOS.nl, 17 september 2021 (Provincie en gemeente Utrecht: 80 km/u alternatief voor verbreding A27 | NOS)

geselecteerd (TK10–11, 31 089, nr. 77). Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de onafhankelijke commissie-Schoof de besluitvorming over en onderbouwing van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd onderzocht. De conclusie van de Commissie Schoof was dat het voorkeursalternatief op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen en dat alternatieven terecht zijn afgevallen (TK13–14, 33 750 A, nr. 70). De Commissie Schoof heeft daarbij ook een variant onderzocht voor verbreding binnen de bak bij Amelisweerd (2x6 stroken) en geconcludeerd dat deze variant onvoldoende oplossend vermogen heeft en niet leidt tot een acceptabel veiligheidsniveau (na extern oordeel Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV). In 2018 zijn door rijk en regio in een gezamenlijke bestuursovereenkomst (BOK) aanvullende afspraken gemaakt rondom het Tracébesluit. Het Tracébesluit ligt nu voor bij de Raad van State die uitspraak zal doen over de beroepen die zijn ingediend. Omdat de beroepsprocedure nog loopt en het kabinet demissionair is, is een hernieuwd alternatievenonderzoek, of instelling van een commissie niet aan de orde.

#### Vraag 4

Begrijpt u dat er een wens is bij de gemeente en provincie Utrecht tot een onderzoek voor een alternatief, gezien de maatschappelijke weerstand tegen de voorgenomen verbreding en de effecten op het landschap? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Naar aanleiding van het voorstel is er contact gelegd met de provincie en gemeente Utrecht en vinden gesprekken plaats. Ik ben me ervan bewust dat er niet alleen voorstanders zijn van de verbreding, zoals dat eigenlijk onmogelijk is in een dergelijk omvangrijk en complex project als de Ring Utrecht. Met het oog op voorkomen van negatieve effecten op de omgeving en landschap worden bos en natuur gecompenseerd. Er komt meer bos en natuur terug dan er weggaat. Boscompensatie vindt zoveel mogelijk plaats in de directe omgeving van het project. Ook wordt de A27 met dit project ter hoogte van landgoed Amelisweerd over een lengte van circa 250 meter overkapt, ook wel de Groene Verbinding genoemd. De stad en het landgoed worden zo beter met elkaar verbonden. Op die manier blijven deze wegen zo goed mogelijk in het landschap passen. Door stiller asfalt en nieuwe, hogere of langere geluidschermen vindt er op veel plekken langs het tracé een afname plaats van het geluid.

#### Vraag 5

Hoe betreft u de resultaten van het recente onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar de effecten van thuiswerken<sup>2</sup> bij voorgenomen infrastructuurprojecten zoals de voorgenomen verbreding van de A27?

#### Antwoord 5

In de besluitvorming over infrastructuurprojecten wordt uitgegaan van de op dat moment meest actuele inzichten omtrent mobiliteit en bereikbaarheid. In juni jl. is de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) naar uw Kamer verzonden (Kamerstukken II, 2020–2021, 31 305, nr. 328). Op pagina 34 en 35 van de IMA-2021 is aangegeven welke MIRT-projecten met betrekking tot wegen, spoorwegen, vaarwegen en openbaar vervoer in de analyse als uitgevoerd zijn verondersteld. Er wordt in de analyse dus rekening gehouden met de uitvoering van onder andere de A27 A12 Ring Utrecht. Zonder uitvoering van de MIRT-projecten zou de opgave nog veel groter zijn. Het PBL heeft lenW geadviseerd over de verschillende aannames in de IMA-2021, zoals de ontwikkeling van het thuiswerken, bevolking en welvaart. De aannames met betrekking tot de toename van het thuiswerken in de prognoses van de IMA-2021 corresponderen dan ook met de cijfers die in het PBL-rapport worden genoemd. De langetermijneffecten van corona op mobiliteit zijn nog onzeker, evenals de effecten op de woning- en kantorenmarkt. Onzekerheid in de mobiliteitsontwikkeling is echter niet nieuw. Om deze reden wordt in de IMA-2021 en andere mobiliteitsanalyses met een

<sup>2</sup> website PBL, 9 september 2021 (Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit | PBL Planbureau voor de Leefomgeving)

bandbreedte gewerkt en zijn onzekerheidsverkenningen toegevoegd. Dit sluit aan bij het advies in het PBL-rapport.

#### Vraag 6

Bent u het ermee eens dat de verwachte stijging van thuiswerken effect heeft op de noodzaak voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur? Zo ja, bent u bereid te onderzoeken welk effect thuiswerken heeft op het aantal vervoersbewegingen op de A27?

#### Antwoord 6

Sinds het begin van de coronacrisis heeft Nederland op grote schaal thuisgewerkt. Eén van de gevolgen hiervan was een sterke afname van de drukte in het openbaar vervoer en de files op de weg. Belangrijk om op te merken is dat een relatief kleine afname van het aantal autokilometers in de spits al leidde tot een sterke afname van de congestie. Ter illustratie: in 2020 heeft een afname van 17% van de autokilometers op het hoofdwegennet geleid tot 70% minder vertraging, met name als gevolg van minder drukke spitsen. Met het afbouwen van de coronamaatregelen neemt de mobiliteit weer toe, maar onze verwachting is dat een deel van het thuiswerkgedrag zal beklijven. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat namelijk zien dat ongeveer de helft van de werkenden verwacht ook na de coronacrisis gedeeltelijk thuis te blijven werken.<sup>3</sup> De studie van PBL over thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit laat vergelijkbare cijfers zien. Uit de studie van het PBL blijkt dat dit voornamelijk gaat om mensen die al gedeeltelijk thuis werkten voor de coronacrisis. Het PBL geeft in het onderzoek aan dat de toename van het thuiswerken zou kunnen leiden tot ongeveer 8% minder woon-werkritten. Dit zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid. Het PBL wijst erop dat enige haast geboden is om het momentum van het thuiswerken te kunnen benutten. Daarom zet het Ministerie van IenW, samen met de andere ministeries, in op het ondersteunen en faciliteren van hybride werken. Zo heeft IenW de campagne «hybride werken is win win» geïnitieerd, die 14 oktober van start is gegaan. Het voornaamste verschil tussen de IMA-2021 en het PBL rapport is dat het PBL-rapport geïsoleerd naar het thuiswerkeffect kijkt. De ontwikkeling van de mobiliteit wordt ook beïnvloed door andere factoren, zoals de groei van de bevolking en welvaart. De IMA-2021 bevat langetermijnprognoses voor 2030, 2040 en 2050 en neemt – naast thuiswerken – deze factoren ook mee. De analyses hebben dus een andere invalshoek. Zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 5 heeft het PBL IenW geadviseerd over de verschillende aannames in de IMA-2021, zoals de ontwikkeling van het thuiswerken, bevolking en welvaart. De aannames met betrekking tot de toename van het thuiswerken in de prognoses van de IMA-2021 corresponderen ook met de cijfers die in het PBL-rapport worden genoemd. De langetermijngevolgen van corona op mobiliteit zijn nog onzeker, evenals de effecten op de woning- en kantorenmarkt. Onzekerheid in de mobiliteitsontwikkeling is echter niet nieuw. Om deze reden wordt in de IMA-2021 en andere mobiliteitsanalyses met een bandbreedte gewerkt en zijn onzekerheidsverkenningen toegevoegd. Dit sluit aan bij het advies in het PBL-rapport.

In algemene zin geldt dat heroverwegingen niet aan een demissionair kabinet zijn. Het Tracébesluit A27/A12 ligt nu voor bij de Raad van State die uitspraak zal doen over de beroepen die zijn ingediend. Een toename van het thuiswerken betekent niet dat in de toekomst geen nieuwe investeringen in infrastructuur nodig zijn. Ook bij een blijvende toename van het thuiswerken zijn de opgaven fors. De langetermijnprognoses van de IMA-2021 wijzen op een groei van het totaal aantal reizigerskilometers (bandbreedte van –1% tot +31%). Deze groei is echter niet gelijkmatig over het land verdeeld. Op veel plekken in Nederland zal de mobiliteit op de langere termijn blijven groeien. We werken weliswaar meer thuis, maar daartegenover staan ontwikkelingen die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de groei van de bevolking en de welvaart. Daarnaast treedt er een verschuiving van reismotieven op. Mensen maken bijvoorbeeld meer recreatieve verplaatsingen. Het

<sup>3</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: «Thuiswerken, thuisonderwijs en mobiliteit: inzichten MPN meting april 2021»

CBS verwacht dat de bevolking groeit tot 19,1 miljoen inwoners in 2040. Tot 2030 zijn bijna een miljoen extra woningen nodig. Het is een grote opgave om de extra woningen die de komende decennia worden gebouwd bereikbaar te maken en te houden. Zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 5 wordt in de IMA-2021 rekening gehouden met de uitvoering van onder andere de A27 A12 Ring Utrecht. De IMA-2021 laat zien dat er zich, ook na uitvoering nog bereikbaarheidsopgaven voordoen. Zonder uitvoering van de MIRT-projecten zou de opgave nog veel groter zijn. Investerings in infrastructuur blijven nodig om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden.

Vraag 7

Bent u bereid in het licht van meer thuiswerken de alternatieven voor de verbreding van de A27, zoals verlaging van de maximumsnelheid en verbreding in de bak opnieuw te onderzoeken?

Antwoord 7

Het Tracébesluit ligt nu voor bij de Raad van State die uitspraak zal doen over de beroepen die zijn ingediend. Een hernieuwd alternatievenonderzoek is niet aan de orde.

Vraag 8

Erkent u dat infrastructurele knelpunten op de weg ook ondervangen kunnen worden door investeringen in andere modaliteiten zoals het openbaar vervoer, het spoor en de fiets?

Antwoord 8

Bij infrastructurele knelpunten wordt altijd gekeken naar de beste oplossing voor het probleem. Daarbij wordt integraal gekeken naar oplossingen (weg, OV, fiets, aanbodgerichte maatregelen). Gezien de grote bereikbaarheidsopgaven is vaak een combinatie van investeren in alle modaliteiten nodig.

Vraag 9

Wilt u deze vragen individueel beantwoorden?

Antwoord 9

Ja.