

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 76**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE- LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2009

In deze brief wil ik invulling geven aan mijn toezeggingen zoals ik gedaan heb in het notaoverleg MIRT van 7 december 2009 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 32). Mijn brief is complementair aan de brief van de heer Eurlings met zijn antwoorden op de aan hem gerichte vragen in de eerste termijn van het notaoverleg MIRT. Hoewel er sprake is van overlap tussen de aan hem gerichte vragen en deze separate brief, wil ik op deze wijze invulling geven aan de door mij gedane toezeggingen. Hieronder zal ik puntsgewijs deze toezeggingen afhandelen.

#### *Uitgaven aan Natuurcompensatie in de jaren 2007, 2008 en 2009*

Het kamerlid Koopmans heeft mij gevraagd om inzicht te geven in de uitgaven door VROM aan natuurcompensatie. Als minister van VROM heb ik twee budgetten waarin mogelijkerwijs sprake is van uitgaven aan natuurcompensatie; het Nota Ruimte budget en het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK).

Uit het Nota Ruimtebudget hebben in totaal 23 projecten een bijdrage gekregen. Van deze 23 projecten is er alleen bij het project Klavertje Vier in Venlo sprake van natuurcompensatie. Hierbij gaat het om natuurontwikkeling ter compensatie van de uitbreiding glastuinbouw en de nieuwe infrastructuur. Van de bijdrage van 22,9 miljoen uit het Nota Ruimte budget voor Klavertje Vier Venlo is een bedrag van € 5,0 mln. bedoeld voor deze natuurcompensatie op een totaal investeringsvolume van € 420 mln. (prijspeil 2008).

In BIRK wordt er geen project gefinancierd waarbij door VROM geïnvesteerd wordt in natuurcompensatie.

#### *Duoschap MIRT-projecten conform opzet Randstad Urgent*

Zoals mijn collega Eurlings ook al heeft aangegeven in zijn brief van

8 december 2009, is in het MIRT projectenboek 2010 per project aangeven wie aan rijkszijde verantwoordelijk is en – als het een regionaal project betreft – wie aan regiozijde. Betreffende rijks- en regiobestuurders zijn aanspreekbaar op de voortgang van het project, zodat nu reeds in de geest van het duo-schap wordt gewerkt.

Op basis van de ervaringen bij Randstad Urgent zal worden gezien of voor een selectief aantal MIRT-projecten de duo-aanpak zinvol is.

#### *Advies commissie m.e.r. A13/A16*

Door de heren Van der Ham en Vendrik zijn vragen aan mij gesteld over de uitspraken van de commissie m.e.r. en wethouder Vervat (Rotterdam) over de realisatie van de geformuleerde doelen voor luchtkwaliteit door de aanleg van een A13/16.

In de planstudie A13/16 zijn meerdere doelen geformuleerd. De commissie voor m.e.r. constateert, even als ik en mijn collega van VenW, dat deze verbinding voor de diverse doelen verschillend scoort. De doelstellingen op het gebied van betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegennet; het verbeteren van de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en het verminderen van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet ten opzichte van een autonome situatie worden volgens de Trajectnota/MER gehaald. De doelen «Een goede bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio vanuit de bredere regio (A16, A13, N290)» en «Verbetering van de leefbaarheid rond de A13 en de A20» worden (in beperktere mate) eveneens bereikt.

Ten aanzien van de leefbaarheid wordt geconstateerd dat de verkeersintensiteiten op de A20, en met name op de A13 fors afnemen (met circa 10% en 30%). De leefbaarheid verbetert hier enigszins. Daar staat tegenover dat de leefbaarheid in het gebied nabij het nieuwe tracé A13/16 verslechtert, waaronder de luchtkwaliteit. De commissie m.e.r. wijst erop dat door de verslechtering ter plaatse van de nieuwe verbinding de leefbaarheid effecten overall gezien niet verbeteren.

Het wegen van de diverse doelen is een politieke taak, die mijn collega van VenW en ik samen en in nauwe afstemming met de regio zullen uitvoeren. Hierbij zullen wij de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs betrekken. De commissie m.e.r. valt in deze laatste categorie.

De uiteindelijke keuze zal bekend worden gemaakt in het Standpunt. Dit verwachten mijn collega van VenW en ik volgend jaar te nemen. In het BO-MIRT van 29 oktober hebben wij met de heer Vervat (tevens portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam) afgesproken om de inpassing van een verdiepte ligging in het Bergse Bos en het wegvak tussen de Bergweg en de HSL-kruising (De Limieten) nader te onderzoeken.

In de komende maanden zal het ontwerp voor deze 2 wegdelen, in samenwerking met de regio, worden geoptimaliseerd. Deze onderzoeken kunnen een (positief) effect hebben op de leefbaarheid rondom de A13/16. Op basis van de resultaten hiervan zullen vervolgstappen richting Standpunt en (ontwerp) tracébesluit worden gezet.

#### *A4 Delft – Schiedam*

Verschillende fracties hebben de vraag gesteld in welke mate het door mij en mijn collega van VenW ingenomen standpunt over de A4 Delft–

Schiedam afwijkt van het convenant Intergale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS-convenant). Daarbij zijn drie punten genoemd:

- De keuze van variant 1B, waarbij de tunnelmond aan de zuidzijde van de oostelijke rijbaan wordt verschoven ten opzichte van het IODS-ontwerp. U vraagt aan te geven of door deze verschuiving normen worden overschreden;
- De zorg dat niet wordt voldaan aan de geluid- en zichtgaranties;
- Het ontbreken van de aansluitingen van Schiedam op de A20 in westelijke richting;

De tunnelmond van de oostelijke rijbaan wordt aan de zuidzijde met maximaal 330 meter verschoven, op een totale tunnellengete van 2 km. De reden van deze verschuiving is dat moet worden voldaan aan wettelijke regels ten aanzien van tunnelveiligheid. Concreet betekent dit dat verkeer op voldoende afstand voor de tunnel moet zijn in- of samengevoegd (in Europees verband geldt de norm van 10 rijseconden). Gezien de krappe afstand tussen het Kethelplein en het begin van de tunnel lukt dit niet zonder een beperkte verschuiving van de oostelijke tunnelmond. De westelijke tunnelmond wordt niet verschoven. Betrokken partijen hebben overigens in de IODS-convenant vastgelegd dat het ontwerp aan alle wettelijke regels moet voldoen. In dit geval gaat het dan over regels ten aanzien van tunnelveiligheid.

De minister van VenW en ik hebben ons ingespannen om een goede oplossing te vinden, en ik ben van mening dat wij die met de keuze voor variant 1B, hebben gevonden:

- 1B heeft een volledige aansluiting van de A4 op het Kethelplein;
- Het slopen van bebouwing is bij deze variant niet nodig;
- Deze variant biedt de beste mogelijkheid voor een verkeerskundige optimalisatie in de OTB – fase. Door het verkeer beter over de beschikbare rijstroken te verdelen kan de doorstroming nog verder verbeterd worden. Bij variant 1A is dit alleen mogelijk tegen aanzienlijke meerkosten in verband met de sloop van de bestaande bebouwing en een bredere tunnel.

Met de verschuiving van de tunnelmond worden geen normen overschreden. Er wordt aan de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit voldaan. Generieke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn opgenomen in het NSL. Waar dit nodig zullen geluidsoverlast te voorkomen, aanvullende geluidsmaatregelen nemen.

Wat betreft de geluids- en zichtgaranties die zijn opgenomen in de het IODS-convenant: deze worden gehaald. Het geluid in het stiltegebied Midden Delfland zal maximaal 40 dB (etmaalgemiddelde) zijn, gemeten op een afstand van 250 – 500 meter. De zichtgaranties worden daarbij gehaald door het toepassen van lage geluidsschermen (2,5 meter ten opzichte van omliggend maaiveld). Daarbij wordt een half verdiepte ligging, tweelaags zoab en geluidsabsorberende wanden in de tunnelbak toegepast om het gewenste lage geluidsniveau te halen.

Ten aanzien de aansluiting van Schiedam op de A20 in westelijke richting kunnen de minister van VenW en ik u melden dat verbindingen tussen de oprit Schiedam-Noord en de A20 in westelijke richting niet meer kunnen worden gerealiseerd binnen het knooppunt Kethelplein. Hiervoor ontbreekt simpelweg de ruimte. De verbindingen tussen de oprit Schiedam-Noord en de A20 in oostelijke richting en de A4 in beide richtingen blijven wel bestaan.

Het verdwijnen van deze aansluiting zal geen probleem opleveren voor de bereikbaarheid van Schiedam. De A20 (afslag Holy-Zuid) in westelijke

richting is via het onderliggend wegennet, de Laan van Bol'Es of de Hargalaan, te bereiken.

In de komende tijd zal samen met de wegbeheerder van dit onderliggend wegennet worden bekeken welke maatregelen nog gewenst zijn om een vlotte doorstroming op dit onderliggend wegennet te garanderen.

#### *Planstudie Ring Utrecht/Kracht van Utrecht*

De fractie van GroenLinks heeft nadere informatie gevraagd over prijsbeleid in de planstudie Ring Utrecht en de wijze waarop de Kracht van Utrecht wordt meegenomen in de MER 2e fase.

Voor de planstudie ring Utrecht is het effect van prijsbeleid (basistarief) op de referentiesituatie en de alternatieven onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met een basistarief dat vergelijkbaar is met dat uit het wetsvoorstel kilometerprijs. Gebleken is dat bouwoplossingen nodig zijn om de problematiek op de Ring Utrecht op te lossen in termen van doorstroming, betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk. Overigens blijkt uit het alternatief Kracht van Utrecht dat op grond van aannames van de opstellers rond een spitstarief boven op een basistarief de verkeersproblemen op de A27 onvoldoende worden opgelost. De keuze uit het voorkeursalternatief blijkt robuust, effectief en kan rekenen op een breed bestuurlijk regionaal draagvlak.

Het is zeer te waarderen dat belanghebbenden zelf met ideeën komen voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. In het bijzonder de Kracht van Utrecht, opgesteld door de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht. In de motie Vendrik van 30 juni 2009 heeft u de regering verzocht om de Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief mee te nemen. Dat is gedaan door dit alternatief niet pas in de 2e fase, maar in de 1e fase te onderzoeken. In de 1e fase wordt immers uit de mogelijke alternatieven een voorkeursrichting gekozen.

De effecten van de Kracht van Utrecht zijn op vergelijkbare wijze als de andere alternatieven onderzocht. Op 4 november is tezamen met de besluiten het rapport met de studieresultaten beschikbaar gesteld, waarin de verschillende alternatieven en effecten op een rij zijn gezet («Planstudie Ring Utrecht, Uitkomsten onderzoek eerste fase», VERDER). Naar aanleiding van het verzoek vanuit de regio om meer detailgegevens beschikbaar te stellen is op 8 december de rapportage «OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht» van Goudappel Coffeng gepubliceerd.

De Kracht van Utrecht is hierbij als volwaardig alternatief meegenomen en beoordeeld. Het bevat niet alleen een fors pakket aan OV (meer dan 6 mrd. euro), fietsmaatregelen en mobiliteitsmaatregelen, maar ook prijsbeleid: boven op het basistarief van 7 ct/km een spitstarief van 11 ct/km (totaal 18 ct/km). Uit het onderzoek blijkt dat dit pakket zonder wegwitbreiding, zorgt voor forse afname van het autogebruik in de regio Utrecht. Met name als gevolg van het prijsbeleid. Echter het verkeersprobleem op de A27 bij Amelisweerd wordt met dit vergaande prijsbeleid niet opgelost. Daarom is, ondanks de vele goede maatregelen in het pakket, de Kracht van Utrecht niet geschikt als oplossing voor de knelpunten op de Ring.

Dat neemt niet weg dat er veel waardevolle ideeën in de Kracht van Utrecht zitten. De meest effectieve en haalbare maatregelen, zoals P&R, carpool, mobiliteitsconvenanten en het versnellen van het fietsnetwerk worden uitgevoerd door het regionale programma VERDER. Andere onderdelen van de Kracht van Utrecht maken dan wel geen deel uit van de planstudie Ring, maar worden door Rijk of regio via andere trajecten

overwogen. Hieronder vallen bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoor en het opwaarderen van het OV-netwerk in de regio, zoals het vertrammen van buslijnen.

De voorkeursrichting voor de Ring Utrecht is in samenhang met deze OV-investeringen en uitgaande van de invoering van kilometerprijs bepaald en derhalve als «no-regret» te beschouwen:

- Eén strook erbij op de parallelbaan A12
- Scheiden van het wevend verkeer door het verbreden van de bestaande bak A27 bij Amelisweerd. Dus geen nieuwe wegen en geen nieuwe doorsnijdingen
- Opwaarderen van de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht), die 2x2 rijstroken blijft en dus geen extra rijstrook krijgt.

De besluitvorming over de «Draaischijf Nederland» bevat daarmee een goede mix van oplossingen om de bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Ik hoop hiermee aan mijn toezeggingen richting uw Kamer te hebben voldaan. In de tweede termijn van het notaoverleg MIRT voor de portefeuille van de heer Eurlings zal hij op de infrastructuur onderwerpen een nadere toelichting kunnen geven.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer