

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/218670

**Uw kenmerk**  
33400-A-5/2012D37991

**Bijlage(n)**  
1

Datum 7 november 2012  
Betreft openstaande vragen over de verbreding van de A27 ter  
hoogte van Utrecht

Geachte voorzitter,

Bijgaand vindt u mijn antwoorden op de vragen vanuit de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 12 oktober 2012 over de verbreding van de A27 (Ring Utrecht). In de bijlage bij deze brief vindt u, zoals toegezegd, de vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige.

Vraag 1.

Bent u bereid om de voorgenomen aanleg van een overkapping van de A27 ter hoogte van Amelisweerd te verplaatsen naar de A27 ter hoogte van de woonwijken Lunetten en Rijnsweerd, opdat wordt aangesloten bij de wens van bewoners, de geluidshinder afneemt en er een extra verbinding tot stand komt tussen deze woonwijken en het buitengebied?

Antwoord 1.

Nee. De overkluizing bij de Bak in Amelisweerd maakt onderdeel uit van de bestuurlijke afspraken met de regionale partijen bij zowel de vaststelling van de Voorkeursrichting uit november 2009, als bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief uit december 2010. Ik zie geen aanleiding om af te wijken van deze bestuurlijke afspraken.

Daarnaast is de overkluizing locatiegebonden vanwege de compensatie voor de vergroting van de barrièrewerking én de aantasting van Amelisweerd. Ook de technische mogelijkheden zijn beperkend: ter plaatse van Amelisweerd is een verdiepte bak aanwezig waar een overkluizing op mogelijk is. Bij Rijnsweerd en Lunetten ligt een heel knooppunt, dat niet makkelijk te overkluizen is.

In de afgelopen periode zijn diverse meedenksessies georganiseerd waarin omwonenden hun aandachtspunten, zorgen en ideeën hebben ingebracht. In het ontwerp zijn inmiddels diverse optimalisaties opgenomen. In de bijlage bij mijn brief van 1 oktober 2012 (TK, vergaderjaar 2012-2013, 33 400 A, nr 5) heb ik daarvan een aantal voorbeelden genoemd.

Vraag 2.

Kunt u bevestigen dat in het toegezegde onderzoek wordt gekeken naar de toekomstige "evenwichtssituatie" bij zowel tweemaal zeven als tweemaal zes rijstroken in verband met het aantrekken van latent verkeer? Wat is dan nog het verschil in voertuigverliesuren?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/218670

Antwoord 2.

De evenwichtssituatie, het moment waarop de reistijden, na realisatie van het project, weer precies gelijk zijn aan de reistijdstreefwaarde, wordt niet vastgelegd op een exact moment, maar door te bezien of de reistijden in een bepaald zichtjaar (bij deze studie is dat 2020) aan de streefwaarde voldoen. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de varianten binnen de bestaande Bak in 2020 niet aan de reistijdstreefwaarde voldoen. Daarom zijn ze afgefallen. De variant met 2x7 rijstroken, waarbij ontweven wordt, voldoet wel.

Vraag 3.

Wat is uitgaande van die evenwichtssituatie de terugverdientijd van de voorkeursvariant van tweemaal zeven rijstroken, waarbij de bak verbreed wordt? Wat is de terugverdientijd voor een alternatief van tweemaal zes rijstroken binnen de bestaande bak op basis van zowel een hoog als een laag economisch groeiscenario (*Global Economy* respectievelijk *Regional Communities*)?

Antwoord 3.

De kosten-baten-analyse, die net als de terugverdientijd gezien kan worden als een economische maat, wordt berekend op het moment dat het ontwerp helder is. Dan kunnen ook de juiste kosten ingevoerd worden. Dat is bij dit project het geval bij het Ontwerp-Tracébesluit. De economische waardering van varianten die geen inhoudelijke oplossing opleveren, wordt niet doorgerekend.

Vraag 4.

Welke *no-regret* maatregelen zijn er binnen de bestaande bak mogelijk en welk effect hebben deze op het aantal voertuigverliesuren? Met andere woorden: welke oplossing in termen van voertuigverliesuren kan maximaal binnen de bestaande bak gerealiseerd worden? Hoe lang duurt het in dat geval totdat de norm wordt overschreden en er congestie optreedt?

Antwoord 4.

Afgelopen zomer is het Spoedaanpakproject Lunetten-Rijnsweerd opengesteld. Daarmee beschikt dit wegvak in zuid-noord-richting over zes rijstroken. In de onderliggende verkeersstudies van dit project is vastgesteld dat in 2020 de reistijdstreefwaarde in zuid-noord-richting niet gehaald wordt. Er zijn geen extra *no-regret* maatregelen binnen de bestaande Bak in Amelisweerd voorhanden die er toe leiden dat de beleidsdoelen gehaald worden.

Vraag 5.

Kunt u de risico's die gepaard gaan met het verbreden van de A27 tot tweemaal zeven rijstroken kwantificeren, bijvoorbeeld waar het gaat om het verlengen van de viaducten en de gevolgen van een eventueel lek in de folie die het grondwater tegen moet houden?

Antwoord 5.

Er is voor de hele planstudie een uitgebreid risicodossier opgesteld, en er zijn aparte risicodossiers voor de kunstwerken en het folie. Deze dossiers worden regelmatig en in alle studiefasen geactualiseerd. Specifiek heeft er een hydrologisch onderzoek plaatsgevonden waarbij gekeken is naar de effecten op het grondwater bij eventuele scheuring van het folie.

Voor de risico's rond het bouwen binnen de folie is een second opinion uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het vraagstuk technisch complex is, maar dat er mogelijkheden zijn om daarmee om te gaan. De aanbevelingen uit de second opinion worden inmiddels gebruikt in het vervolg van de technische uitwerking.

Naast het inventariseren van de technische risico's wordt ook gestudeerd op mogelijke beheersmaatregelen. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van de ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan bij de realisatie van een fietsviaduct naast de spoorlijn Utrecht-Den Bosch.

De risico's worden in de kostenraming meegenomen conform de vigerende werkwijze voor grote projecten. Het vrijgeven van de kwantificering van deze risico's betreft gevoelige informatie, die onze positie kan schaden bij de aanbesteding. U zult begrijpen dat ik die informatie daarom niet met u kan delen.

Vraag 6.

Bent u bereid om in uw onderzoek alle verschillende varianten binnen de bestaande bak te betrekken en daarbij alle mogelijke "draaiknoppen" mee te nemen waaronder de vier genoemde draaiknoppen uit de toezeggingenlijst, maar ook andere optimalisaties van ontwerprichtlijnen, zoals het weglaten van een vluchtstrook?

Antwoord 6.

In het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de keuze voor het Voorkeursalternatief en 2x7 rijstroken, zijn diverse varianten binnen de bestaande Bak bekeken. Ook concessies aan de Ontwerprichtlijnen, zoals het weglaten van een vluchtstrook, zijn onderzocht. Het is nu aan de externe onafhankelijke deskundige om te oordelen of de varianten binnen de bestaande Bak voldoende zijn onderzocht en of het terecht is dat deze zijn afgevalen.

Vraag 7.

Bent u bereid om, indien er geen variant is die het capaciteitsknelpunt helemaal oplost, ten minste een variant te onderzoeken die het meest optimaal is binnen de bestaande bak, zodat de Kamer een afweging kan maken tussen deze variant en de variant met de verbrede bak?

Antwoord 7.

In het overleg van 10 oktober 2012 heb ik met uw Kamer afgesproken dat een externe onafhankelijke deskundige gaat kijken of ik terecht de conclusie heb getrokken dat het binnen de bestaande Bak niet kan. Uitgangspunt daarbij is in elk geval dat de te kiezen variant het verkeersprobleem moet oplossen, en binnen het beschikbare budget moet blijven. In het debat van 10 oktober is expliciet afgesproken welke elementen meegenomen worden in het onderzoek (zie de bijlage bij deze brief).

**Vraag 8.**

Kunt u aangeven waar de € 15 mln. voor extra inpassing precies aan wordt besteed? De financiering van de overkapping ter hoogte van Amelisweerd was toch reeds gedekt? Wat wordt dan extra mogelijk met deze € 15 mln.? Wordt dit bedrag besteed aan verbetering van de milieukwaliteit (lucht, geluid) of wordt het geïnvesteerd in andere maatregelen?

**Antwoord 8.**

De overkapping van Amelisweerd is financieel gedekt. Zoals ik in mijn brief aan de regionale bestuurders heb aangegeven (TK vergaderjaar 2012-2013, 33 400 A, bijlage bij nr 5), is het bedrag van €15 miljoen aanvullend ten behoeve van goede leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen. In de komende periode wordt bekeken hoe dit geld zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden besteed.

**Vraag 9.**

Op welke wijze verklaart u de discrepantie tussen uw uitspraak, gedaan tijdens het algemeen overleg van 10 oktober 2012, dat er geen verband bestaat tussen de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram, en de inhoud van uw brief van 4 juni 2012 (Kamerstuk 33 000-A, nr. 69) waarin u de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram bewust aan elkaar koppelt?

**Antwoord 9.**

Ik heb tijdens het AO van 10 oktober niet gezegd dat er geen verband bestaat tussen de verbreding van de A27 en de aanleg van de Uithoftram. Ik heb gezegd dat het dossiers zijn die je niet tot in het oneindige aan elkaar moet koppelen. In de Bestuurlijke Stuurgroep van 19 september 2012 is namens mij onder meer gezegd dat ik kies voor 2x7 op de A27 en dat ik de subsidiebeschikking voor de Uithoftram binnen afzienbare tijd zal verlenen. Ik zal die toezegging gestand doen.

**Vraag 10.**

Op welke wijze onderbouwt u de stelling dat er een flessenhals zou ontstaan in de bestaande bak?

**Antwoord 10.**

Alle wegen van en naar de Ring Utrecht zijn of worden verbreed. De hoeveelheid verkeer die hiermee wordt gefaciliteerd komt samen op het studiegebied van de Ring. Voor een toelichting hierop verwijs ik u naar het kaartje in de bijlage van mijn brief aan u, van 8 oktober jl (TK, vergaderjaar 2012-2013, 33 400A, nr 7) en het MIRT projectenboek 2013. Als alle wegen die aan de Ring Utrecht grenzen worden verbreed en de Ring wordt onvoldoende aangepakt, wordt de Ring Utrecht de flessenhals in de regio waar het verkeer alsnog tot stilstand komt.

De volgende verbredingen in de regio Utrecht zijn in studie, in realisatie of reeds opgeleverd: de A2 Amsterdam-Utrecht-Den Bosch, de, A27 Everdingen-Lunetten (Spoedaanpak), A27 Lunetten-Rijsweerd (Spoedaanpak) en A28 Utrecht-Amersfoort (Spoedaanpak), knooppunt Hoewelaken (A28/A1), A27/A1 Utrecht-Noord-knooppunt Eemnes-Bunschoten, A27 Houten-Hooipolder, A12 Utrecht-Veenendaal, A12 Gouda-Woerden-Oudenrijn (Spoedaanpak), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

Vraag 11.

Wat zijn de laatste cijfers met betrekking tot de doorstroming en ontweving van het verkeer sinds het verbreden van de baan noord naar zes rijstroken?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/218670

Antwoord 11.

De verbreding van de zuid-noord-baan is in juni van dit jaar opengesteld. Er zijn daarvan nog geen jaarcijfers beschikbaar. Er is hier geen sprake van ontweven. Ontweven kan niet binnen de bestaande, niet-verbrede Bak.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/218670

1. Is het onderzoek dat IenM heeft gedaan naar de mogelijkheden om de verbreding van de A27 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd te realiseren, afdoende en juist geweest? Het gaat hierbij speciaal om de vraag of een laag groeiscenario, varianten met 2x6 rijstroken binnen de Bak, met 80 km/u als maximumsnelheid, en alternatieven waarin sprake is van investeringen in nieuwe OV-lijnen (o.m. een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht) en/of prijsbeleid, adequaat zijn onderzocht.
2. Is, op basis van dat onderzoek, terecht de conclusie getrokken dat voor de oplossing van het verkeersprobleem op de A27 het verbreden van de Bak in Amelisweerd nodig is?
3. Als ontweingsmaatregel wordt een 2-strooks bypass voorzien. Kan volstaan worden met een enkelstrooks bypass?
4. Kan de variant met 2x7 rijstroken gefaseerd worden aangelegd waarbij de eerste fase gerealiseerd wordt binnen de bestaande Bak-in-Amelisweerd?

Bij het beantwoorden van deze vragen zijn de projectdoelstellingen (zoals neergelegd in de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER), de bestaande beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid (reistijdstreefwaarden uit de SVIR/NoMo), veiligheid (de Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen), geluid en luchtkwaliteit en het taakstellende budget uitgangspunt.

Het beantwoorden van deze vragen betreft geen zoektocht naar nieuwe varianten, noch het verkeers- en milieukundig narekenen van bestaande varianten. De deskundige kan in de rapportage wel aanbevelen bepaalde berekeningen (nog eens) uit te voeren.

#### Toelichting

Het onderzoek naar een niet-verbrede Bak heeft vooral in de 1<sup>e</sup> Fase van de planstudie Ring Utrecht plaatsgevonden, tussen 2008 en 2010. De 1<sup>e</sup> Fase is afgesloten met het publiceren van het MER 1<sup>e</sup> Fase, het toetsingsadvies daarover door de Commissie voor de m.e.r., en de besluitvorming over het Voorkeursalternatief in december 2010.

#### Planning en ondersteuning

Naar verwachting kunnen de vragen in ongeveer 3 maanden beantwoord zijn. De externe deskundige kan geassisteerd worden door een extern bureau dat nog niet eerder bij de planstudie Ring Utrecht betrokken is geweest.

--/--