

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

### 529

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Alles op alles voor verbreding A27»* (ingezonden 5 oktober 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 oktober 2022).

Vraag 1

Kunt u onderstaande vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw appreciatie van het bericht *«Alles op alles voor verbreding A27»*, waaruit blijkt dat serieuze alternatieven voor de verbreding van de A27 waarbij natuurgebied Amelisweerd bespaard kan blijven, zijn genegeerd?<sup>1</sup>

Antwoord 2

In het bericht wordt aangegeven dat na vernietiging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht in 2019 serieuze alternatieven voor de verbreding van de A27 terzijde zijn geschoven. Specifiek een alternatief met 12 rijstroken, zonder vluchtstroken. Dit beeld herken ik niet. In 2019 is het Tracébesluit (TB) Ring Utrecht vernietigd op het aspect stikstof. Daarna heeft een analyse plaatsgevonden wat dit betekent voor het besluit en op welke wijze dit hersteld kan worden. Daarbij is bekeken of de uitgangspunten, zoals vastgesteld in overeenstemming met de Kamer nog actueel waren, zie ook antwoord op vraag 3. Uit de analyse bleek dat dit het geval was en dat vast gehouden kon worden aan het TB en andere varianten dus niet hoefden te worden uitgewerkt. De Kamer is op 1 oktober 2019 geïnformeerd over de keuze om vast te houden aan het TB en het besluit te repareren op het punt van stikstof<sup>2</sup>. De weg wordt (onder andere) verbreed om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit had toen (en nog steeds) een groot belang. Daarom is in de analyse ook naar dit punt gekeken. Daarbij zijn elementen die onder andere in zienswijzen zijn aangedragen, zoals een variant met smallere

<sup>1</sup> AD, 1 oktober 2022, «Alles op alles voor verbreding A27».

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 187.

rijstroken en zonder vluchtstroken, die in het artikel van het AD wordt genoemd, bekeken. De onafhankelijke Commissie Schoof, mede op verzoek van de Kamer ingesteld, heeft eerder geconcludeerd dat een verbreding met 2x6 rijstroken met o.a. ontbreken van vluchtstroken geen uitzicht geeft op een verkeersveilige situatie. De variant voldoet om die reden niet aan de doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is daarom niet geadviseerd, of besloten, deze variant uit te werken naar een alternatief.

#### Vraag 3

Bent u bereid de variant waarover wordt gesproken in het artikel («beknopte verkenning»), waarbij het natuurgebied Amelisweerd behouden kan worden, te publiceren? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Zoals in de antwoorden op vraag 2 en vraag 4 toegelicht zijn in het kader van het project meerdere alternatieven uitgewerkt met 12 rijstroken. Deze alternatieven zijn niet geselecteerd als voorkeursalternatief, of ontwerp Tracébesluit, omdat ze geen uitzicht geven op een verkeersveilige situatie. De Kamer is over deze afweging geïnformeerd<sup>3</sup>. In 2019 bleek in een analyse dat deze afweging nog actueel was. Er is daarom niet geadviseerd een dergelijke variant uit te werken. Aan het AD verstrekte stukken, waaronder deze analyse, zijn openbaar beschikbaar op «open.rws.nl».

#### Vraag 4

Is een variant met 12 rijstroken (in plaats van de voorgenomen 14 rijstroken) volwaardig onderzocht? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Ja. De mogelijkheid van een variant met 2x6 rijstroken is in het kader van de procedure meerdere malen onderzocht. Onder andere is in de tweede fase van de MER een alternatief van 12 rijstroken beschouwd. Dit alternatief viel af omdat het niet voldeed aan de Nederlandse richtlijnen voor autosnelwegen. Redenen hiervoor waren dat het uitgang van versmalde rijstroken, geen vluchtstroken en hoofd- en parallelbaan gescheiden door doorgetrokken streep i.p.v. een fysieke scheiding. Daarnaast ook omdat 2x6 in de bak wellicht ook moeilijk fysiek is in te passen (te bouwen) tussen de bestaande kunstwerken zoals spoorbruggen. In opdracht van de gemeente Utrecht is door «Witteveen+Bos een 2x6 stroken variant in de bak bij Amelisweerd verkend. Op verzoek van lenW, mede na een verzoek van de Kamer over een onafhankelijke toets, heeft de Commissie Schoof het keuzeprocess, Eindrapport Besluitvorming verbreding A27 onderzocht<sup>4</sup>. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2 heeft de onafhankelijke Commissie Schoof geconcludeerd dat de voorgestelde verbreding met 2x6 rijstroken met onder andere smallere rijstrookbreedte en het ontbreken van vluchtstroken geen uitzicht geeft op een verkeersveilige situatie. De variant voldoet daarom niet aan de doelstelling de verkeersveiligheid te verbeteren. De Kamer is eerder geïnformeerd over het selectieproces waarin deze varianten zijn afgefallen. De genoemde varianten en de beoordeling daarvan zijn openbaar beschikbaar<sup>5</sup>.

#### Vraag 5

Zijn er andere varianten bij u of uw voorganger aangedragen waarbij het natuurgebied Amelisweerd bespaard kon blijven?

#### Antwoord 5

In de Tracé- (m.e.r.) procedure zijn o.a. een alternatief ten westen en noorden van Utrecht en alternatieven waarbij de weg niet wordt verbreed (OV+++ en Kracht van Utrecht) onderzocht. Na vaststelling van het Tracébesluit zijn vanuit bewoners twee varianten opgesteld («SUUNTA 1» en «SUUNTA 2»), u bekend. Deze alternatieven voldeden niet aan de doelstellingen van het project voor de verbetering van de bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid en

<sup>3</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 187.

<sup>4</sup> Besluitvorming verbreding A27, Commissie Schoof, 26 maart 2013.

<sup>5</sup> Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.nl).

leefbaarheid en/of waren niet constructief te realiseren. Om deze redenen boden deze varianten geen mogelijkheid om de doelstellingen van het project te realiseren en tegelijk bomenkap in Amelisweerd te voorkomen.

Vraag 6

Zo ja, zijn deze adequaat onderzocht?

Antwoord 6

De, in de antwoorden op vraag 4 en vraag 5 genoemde 2x6 alternatieven, OV+++ en de Kracht van Utrecht zijn onderzocht als onderdeel van de tracé-procedure. Uitzondering hierop is de Witteveen+Bos variant die is onderzocht in opdracht van de gemeente en getoetst door de Commissie Schoof. Rijk en regiobestuurders hebben (in 2010) het huidig voorkeursalternatief geselecteerd<sup>6</sup>. De kwaliteit van de gebruikte informatie voor besluitvorming over Tracébesluiten voor wegverbredingen zoals opgenomen in de m.e.r. is onafhankelijk getoetst door de Commissie voor de m.e.r. De onafhankelijke Commissie Schoof heeft geconcludeerd dat bij de selectie van het voorkeursalternatief een zorgvuldig en uitgebreid besluitvormings- en participatieproces is gevolgd en dat de afgevalen alternatieven en varianten voldoende zijn bestudeerd. Voor vaststellen van de voorkeursvariant is uitvoering met de Kamer gesproken. Ook over het alternatief «2x6-binnen-de-Bak». De Kamer is in meerderheid tot de conclusie gekomen dat dit alternatief onveilig is<sup>7</sup>. De SUUNTA varianten 1 en 2 zijn na vaststelling van het Tracébesluit opgesteld. SUUNTA 1 is door Rijkswaterstaat beoordeeld<sup>8</sup>. Op verzoek van de Kamer zijn de conclusies en daarbij behorende argumenten van Rijkswaterstaat op het SUUNTA (1) rapport aan de Kamer gezonden<sup>9</sup>.

Vraag 7

In hoeverre kan een lokale snelheidsverlaging bijdragen aan deze of andere voorliggende oplossingen?

Antwoord 7

In verschillende van de varianten en alternatieven, genoemd in de antwoorden op vragen 4, 5 en 6, zijn snelheidsverlagingen onderzocht. In andere varianten (met en zonder snelheidsverlaging) konden niet zowel de doelstellingen van het project worden bereikt, als aantasting van Amelisweerd worden voorkomen.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar een alternatief en de gesprekken hierover met de stad en de provincie Utrecht?

Antwoord 8

De regio stelt op dit moment een alternatief op voor het TB. Het overleg hierover verloopt constructief, met inachtnaam van het feit dat het opstellen van een alternatief aan de regio is. Een van de belangrijke aspecten daarbij zal het (niet) verbreden van de bak zijn. Als de regio een alternatief gereed heeft, treden wij graag met de regio in overleg. Indien het alternatief gelijkwaardig is kan eventueel het vastgestelde Tracébesluit worden gewijzigd.

Vraag 9

In hoeverre is betalen naar gebruik en het stimuleren van thuiswerken meegenomen in (de berekeningen van) het bepalen van de ontsluitingsopgave?

Antwoord 9

In het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht wordt uitgegaan van actuele inzichten in (mobiliteits)gedrag voor onder andere thuiswerken en van vastgestelde maatregelen. Ten tijde van vaststelling van het TB was er nog

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 089, nr. 77.

<sup>7</sup> Kamerstuk 33 750 A, nr. 70.

<sup>8</sup> Zie Bibliotheek – A27/12 Ring Utrecht (a27a12ringutrecht.nl).

<sup>9</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 118).

geen zicht op betalen naar gebruik en op dit moment is nog geen besluit genomen over de implementatie van Betalen Naar Gebruik. Daarom is het in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht niet meegenomen.

Vraag 10

In hoeverre wordt dit meegenomen in het onderzoek naar het alternatief?

Antwoord 10

Het alternatief wordt opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio. Het is daarmee aan de regio om te bepalen welke uitgangspunten worden gehanteerd. Als de regio een alternatief gereed heeft, treden wij graag met hen in overleg en we zullen de Kamer blijven informeren over de stand van zaken.