

Vergaderjaar 2012–2013

**33 400 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013**

**Nr. 101**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2013

Nu de besluitvorming over de verwerking van de bezuinigingen definitief is stuur ik u bij deze het formele standpunt over de A13/16. Zoals ik uw Kamer eerder heb laten weten wordt de A13/16 als volgt vormgegeven.

#### **Standpunt**

Tussen de aansluiting op de A13 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt de A13/16 conform variant 2 uit de Trajectnota/MER vormgegeven. De overige tracédelen van de A13/16 worden vormgegeven conform variant 3 uit de Trajectnota/MER.

In aanvulling hierop worden enkele *extra* inpassingsmaatregelen genomen, die staan beschreven in de eindrapporten van de aanvullende studies. Het betreft het realiseren van een tunnel op maaiveld, extra geluidwerende maatregelen, een recreaduct en een langzaam verkeerverbinding.

Op de A13/16 wordt tol geheven ter dekking van een deel van de realisatiekosten.

De A13/16 zal als volgt in het ontwerptracébesluit worden uitgewerkt:

- de snelweg krijgt 2x2 rijstroken en een ruimtereservering voor een derde rijstrook;
- tussen de aansluiting op de A13 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt de A13/16 gecombineerd met dit deel van de N209 tot één autosnelweg, met een aansluiting op de N471 en op de Ankie Verbeek-Ohrlaan;
- in het gedeelte tussen de Bergweg-Zuid en de Rotte (het Lage Bergse Bos) wordt de weg aangelegd in een tunnel op maaiveld;
- de A13/16 zal de Bergweg-Zuid en de Rotte onderlangs kruisen en wordt op de A16 aangesloten door een passage over het Knooppunt Terbregseplein;
- de A13/16 wordt met verbindingbogen aangesloten op de A20 richting Gouda.

Dit standpunt is tot stand gekomen op basis van (de informatie uit):

- de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16;
- de inspraakreacties naar aanleiding van deze Trajectnota/MER;
- de nadere onderzoeken naar bijvoorbeeld de inpassing van de A13/16;
- het nadere onderzoek naar tolheffing op de A13/16;
- de adviezen van de betrokken bestuursorganen;
- het advies van de Commissie voor de m.e.r.

### **Nut en noodzaak**

Uit de Trajectnota/MER blijkt, dat de A13/16 de verkeersknelpunten op de A13 en de A20 verlicht en belangrijke delen van het onderliggend wegennet ontlast.

Alle varianten uit de Trajectnota/MER voldoen aan de vigerende milieueisen.

De A13/16 levert daarmee niet alleen een substantiële verbetering aan de doorstroming op het Hoofdwegennet en het Onderliggend Wegennet, maar ook aan de leefbaarheid rond de A13 en de A20. Bovendien maakt de A13/16 het wegennet een stuk robuuster, doordat er sprake is van een alternatief voor de route A13-A20 richting het Knooppunt Terbregseplein (A16/A20).

Er is sprake van een kosteneffectieve investering. De MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) geeft voor de varianten 2 en 3 uit de Trajectnota/MER een baten/kostenverhouding van resp. 1,75 en 2,63. De kosten van het voorkeursalternatief, dat is opgebouwd uit onderdelen van variant 2 en 3 uit de Trajectnota/MER, houden met € 990 mln. het midden tussen de kosten van variant 2 en 3 (respectievelijk € 890 mln. en € 1.107 mln.).

De voorgenomen wijze van tolheffing ten tijde van de Trajectnota/MER, tolheffing op de A13, de A20 en de A13/16, is niet meer van toepassing. Nadien is immers besloten om alleen tol te heffen op nieuwe wegverbindingen. Tolheffing op alleen de A13/16 zal minder gebruik van de A13/16 met zich mee brengen ten opzichte van tolheffing op de A13, de A20 en de A13/16. De baten zullen dus lager uitvallen dan in de MKBA is beschreven. Gezien de MKBA-score van 1,75 tot 2,63 zal echter sprake zijn van een positieve MKBA-score.

In de volgende fase van het project A13/16, waarin het ontwerptractébesluit zal worden opgesteld, zullen zowel de heffingsperiode als het toltarief en de heffingswijze nader worden uitgewerkt en vastgesteld.

### **Vervolgproces/procedure**

Het project is onder het regime van de vorige Tracéwet gestart en bevindt zich (in die terminologie) in de planstudiefase. In de nu vigerende Tracéwet komen de procedurele stappen «Trajectnota/MER» en «Standpuntbepaling» niet meer voor.

Vanwege het overgangsrecht is hoofdstuk II (startbeslissing en verkenning) van de vigerende Tracéwet voor het project A13/16 niet van toepassing. Dit betekent, dat op basis van dit standpunt het ontwerptractébesluit kan worden opgesteld.

In de komende fase zal ik een nadere analyse laten verrichten naar de exacte verkeerskundige gevolgen en de milieuconsequenties van de A13/16, conform dit standpunt. Enerzijds vanwege de gekozen vormgeving van de A13/16; deels variant 2 en deels variant 3 uit de Trajectnota/MER, aangevuld met een aantal *extra* inpassingsmaatregelen. Anderzijds vanwege het besluit om tol te heffen op de A13/16.

Het ontwerp-tracébesluit wordt eind 2014 ter visie gelegd voor inspraak en advies.

Gehoord hebbende de inspraakreacties op en de adviezen ten aanzien van het Ontwerp Tracébesluit zal tenslotte het Tracébesluit worden genomen, dat wederom ter visie wordt gelegd. Het Tracébesluit is medio 2015 voorzien. Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Ik streef naar openstelling van de A13/16 omstreeks 2021. Om dit mogelijk te maken is een voorspoedige verdere Planuitwerking (Tracébesluit) en aanbesteding noodzakelijk, alsmede vlotte verlening van vergunningen en een hoog bouwtempo.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus