

Vergaderjaar 2012–2013

**33 400 A**

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

**Nr. 107**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2013

In het Notaoverleg MIRT van 8 april 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 93) heb ik toegezegd u inzicht te geven in het deskundigenadvies van een aquaduct bij Skarster Rien. In dit kader stuurde de provincie Friesland u (en mij) kort voor het overleg een brief waarin verwezen werd naar een in opdracht van de provincie uitgevoerde Quick Scan Kosten-batenanalyse (KBA) over het aquaduct.

De KBA geeft in diverse onderzochte varianten een positief resultaat in vergelijking met gehele of gedeeltelijke vervanging van de bestaande brug.

Ik heb de Quick Scan KBA voorgelegd aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor het maken van een second opinion. Deze second opinion treft u bijgaand aan.

Ik haal de volgende conclusies van het KiM aan:

- De berekeningen zijn herleidbaar en de KBA voldoet aan de geldende standaarden. Uitzondering hierop vormt de afwezigheid van een laag groeiscenario (Regional Communities, RC) bij de onderzochte varianten. Een RC-scenario had naar het oordeel van het KiM bij de KBA moeten worden meegenomen in het onderzoek.
- Er komen in de quick scan geen alternatieven voor een aquaduct aan bod, terwijl het juist de bedoeling is dat in een KBA breed gekeken wordt naar oplossingsrichtingen. Er zijn bijvoorbeeld ook andere rendabele oplossingsrichtingen denkbaar, zoals een voor de weggebruiker gunstiger bedieningsregime.
- De inschatting van het KiM is dat de orde van grootte van baten een optimistische bovengrens betreft. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn het gebruik van alleen een hoog groeiscenario (Global Economy, GE) en haar inschatting dat de belangrijkste batenpost, de reistijdwinsten van het wegverkeer, ook veel lager kan uitvallen. Bij andere aannames over de reistijdwinsten – op basis van de aanwezige statistieken – zouden de directe baten tot 70% lager kunnen uitvallen.

Daarmee zouden ook in het hoge groeiscenario GE alle berekende varianten een negatief baten-kostensaldo gehad hebben. Voor het overige wijs ik – korthedshalve – naar de KiM-notitie<sup>1</sup>.

Dit deskundigenoordeel ondersteunt in mijn ogen mijn beslissing om de doorstroming op de A6 te verbeteren via de aanpak van Knooppunt Joure zonder een aquaduct bij Skarster Rien.

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

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.