

Vergaderjaar 2011–2012

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 69

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2012

Met deze brief wil ik uw Kamer informeren over de aanpak van het project A27 Lunetten- Hooipolder. Ik zal hierbij ook ingaan op de uitvoering van motie 33 000 A, nr. 56 uit het nota overleg MIRT van 12 december 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 57).

De A27 is een belangrijke verbinding in het hoofdwegennet. Gezien het taakstellend budget ben ik echter genoodzaakt om een beperktere variant van dit project uit te voeren. Ik heb u hierover geïnformeerd met mijn brief (dd 25-11-2011) over de afspraken uit de MIRT overleggen najaar 2011. Daarnaast is een deel van dit project, het deeltraject Lunetten-Houten, overgedragen aan het project Ring Utrecht, vanwege de grotere samenhang met dit project. Het taakstellend budget voor dit project is daarmee aangepast tot € 695 mln (€ 740 mln – € 15 mln aan Ring Utrecht, en een taakstelling PPS van € 30 mln). De naamgeving van het project wijzigt hiermee ook in A27 Houten-Hooipolder.

Door het taakstellend budget ben ik genoodzaakt om bij dit project uit te gaan van Alternatief E. Dit alternatief is te realiseren binnen het taakstellend budget, met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. Zoals ik uw Kamer eerder heb aangegeven zal binnen dit alternatief prioriteit worden gegeven aan het deeltraject Houten-Everdingen en het deeltraject Scheiwijk-Werkendam. Dit zijn de belangrijkste twee verkeerskundige knelpunten binnen dit project. In de bijlage is aangegeven hoe dit alternatief er op hoofdlijnen uit ziet.¹

In deze aanpak is echter nog een aantal onzekerheden aanwezig. Aangenomen is dat bestaande bruggen en viaducten (waaronder de brug bij Gorinchem) kunnen worden hergebruikt en dat bij versmallen van het wegprofiel sprake is van een verkeersveilige situatie. Omdat het onzeker is in hoeverre deze aannamen terecht zijn, is het noodzakelijk vooralsnog een grote risicoreservering aan te houden. Nader onderzoek is noodza-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

kelijk om deze onzekerheden te verkennen. Op basis van nader onderzoek kan bekeken worden of er een lagere risicoreservering mogelijk is.

In het nota overleg MIRT op 12 december 2011 is motie 33 000 A, nr. 27 ingediend die in gewijzigde vorm als motie 33 000 A, nr. 56 is aangenomen. Deze motie betreft het verzoek binnen dit project ook aan de aanpak van het knooppunt Hooipolder prioriteit te geven binnen het huidige budget en om een eventuele aanleg van de toekomstige treinverbinding Utrecht-Breda niet onnodig duur te maken. Op basis van de conclusies van het onderzoek naar onzekerheden zal ik bekijken hoe ik invulling kan geven aan de wens van uw Kamer om ook prioriteit te geven aan de aanpak van het knooppunt Hooipolder. Ik heb in het notaoverleg MIRT van 12 december 2011 al aangegeven dat er geen budget is voor een volledige reconstructie van het knooppunt Hooipolder. Het budget dat resteert na inzet op de prioritaire delen, en dat niet nodig is als risicoreservering, zal worden ingezet op de maatregelen voor overige weggedeelten. Hierbij zal prioriteit gegeven worden aan knooppunt Hooipolder.

Ik verwacht aan de Kamer in het voorjaar van 2013 te kunnen melden welk alternatief binnen het taakstellend budget mogelijk is, rekening houdend met de bereikbaarheidsdoelstellingen en de motie van de Kamer betreffende knooppunt Hooipolder en de spoorlijn Utrecht-Breda.

Sinds 1 januari 2012 is de nieuwe Tracéwet vigerend. Het vervolg van dit project zal daarom volgens de procedure in deze wet worden doorlopen. Gezien de voorgeschiedenis van dit project is het doorlopen van een volledige verkenningsprocedure daarbij niet noodzakelijk. Op basis van de conclusies van de bovengenoemde onderzoeken zal ik medio 2013 de aangepaste scope van dit project met een kennisgeving openbaar maken. Naar verwachting is het dan mogelijk om in 2014 het OTB voor dit project te nemen, inclusief een MER. De start van de realisatie is voorzien in 2016.

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