

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2010/7272

Uw kenmerk

2010Z08989

Bijlage(n)

-

Datum

Onderwerp Kamervragen spoedwet wegverbreding A27 Utrecht

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van de leden Roefs en Van Gent aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de spoedwet verbreding A27. De vragen hebben betrekking op de spoedaanpakprojecten A27 Lunetten-Rijnsweerd en A27 Everdingen-Lunetten.

1. Is het waar dat in eerdere plannen voor de verbreding van de A27 in het kader van het Spoedwetproject Lunetten-Rijnsweerd de bestaande ruimte in de bak bij Amelisweerd zo volledig mogelijk zou worden benut, door aanleg van spitsstroken op de plek waar zich nu de vluchtstrook bevindt?

1. Ik neem aan dat met "eerdere plannen" bedoeld wordt op de startnotitie uit oktober 2006. De daarin opgenomen oplossingsrichtingen waren als volgt: een benuttingsalternatief in de vorm van een spits- of plusstrook; een verbredingsalternatief met 1 rijstrook extra; een verbredingsalternatief met 2 rijstroken extra, kort; een verbredingsalternatief met 2 rijstroken extra, lang. In de Startnotitie is gekozen voor optie 4 als voorkeursalternatief. Dit alternatief is uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit dat op 31 maart 2010 is vastgesteld. In dit voorkeursalternatief wordt de bak van Amelisweerd zo optimaal mogelijk benut, zij het dan niet door de aanleg van spitsstroken, maar door de aanleg van twee extra rijstroken. De vluchtstrook zal alleen ter plaatste van de 'bak' voor deze uitbreiding worden benut.

2. Is het waar dat de huidige plannen veel ingrijpender zijn en dat er sprake is van een extra rijstrook op de hoofdrijbaan en een extra rijstrook op de verbindingsweg naar het Noorden? Zo ja, van waar deze verandering?

2. Nee, deze plannen zijn niet veel ingrijpender. Dit voorkeursalternatief gaat uit van een capaciteitsverruiming met twee rijstroken, één op de hoofdrijbaan van de A27 en één op de verbindingsweg naar de A28. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande ruimte binnen het dwarsprofiel van de weg.

Er is geen sprake van een verandering ten opzichte van voorkeursalternatief zoals opgenomen in de startnotitie en de richtlijnen voor het MER. De startnotitie heeft in 2006 ter inzage gelegen. De reactie op de inspraakreacties is aan de Richtlijnen A27 Lunetten-Rijnsweerd (mei 2007) toegevoegd.

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/7272

3. Aangezien dit een forse vergroting betreft van de capaciteit van de weg, moet dan ook de milieueffectrapportage niet aan hogere eisen voldoen?

3. Van belang is dat in het onderzoek zo systematisch en objectief mogelijk de te verwachten milieugevolgen in kaart te worden gebracht. In de Wet milieubeheer wordt daarbij geen onderscheid gemaakt tussen de impact van een project of een alternatief.

4. Deelt u de mening dat er met een capaciteitsuitbreiding van 50%, een verkeerstoename met zo'n 35 à 40% mogelijk is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is dit niet helder meegenomen in de berekeningen van geluidshinder en luchtkwaliteit?

4. Ja, die mening deel ik. In het MER is opgenomen dat de intensiteit in het weefvak A27 Lunetten-Rijnsweerd (oostbaan) stijgt van 96.000 mvt/etmaal in het jaar 2008 naar 133.000 mvt/etmaal in het jaar 2020 voor de situatie 'met project'. Dat is een groei van bijna 40%. Deze verkeerscijfers vormen de basis voor de berekening van de effecten voor geluid en luchtkwaliteit. Op basis van deze uitkomsten zijn de voor geluid noodzakelijke maatregelen, de aanleg van tweelaags ZOAB, opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL is de verplichting opgenomen om jaarlijks te monitoren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (PM10 en NO2) wordt voldaan.

5. Is deze beslissing niet in tegenspraak met de toezegging aan de Kamer dat het alternatief "Kracht van Utrecht" volledig wordt meegenomen?

5. Het alternatief 'Kracht van Utrecht' is, conform toezegging aan de Kamer, volledig meegenomen in de eerste fase van de milieueffectrapportage in de planstudie Ring Utrecht. In deze planstudie worden mobiliteitsmaatregelen op langere termijn (2020) onderzocht.

6. Strookt dit besluit met het nieuwe coalitieakkoord dat in Utrecht is gesloten?

6. Het nieuwe coalitieakkoord in de gemeente Utrecht gaat onder andere in op de 'Kracht van Utrecht' in relatie tot de voorgenoemde planstudie Ring Utrecht, maar niet op de spoedaanpakprojecten. De besluiten in het kader van de spoedaanpakprojecten op de A27 tussen Everdingen en Lunetten en tussen Lunetten en Rijnsweerd zijn afzonderlijke besluiten.

7. Staat in de richtlijnen voor de milieueffectrapportage (MER) omschreven dat de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en lichteffecten onderzocht moeten worden? Zo ja, waarom is geen van deze onderzoeken toegevoegd aan de MER?

8. Is het waar dat er geen onderzoek is gedaan naar de effecten van het project op de EHS en er enkel een natuurtoets is uitgevoerd? Zo nee, waarom is het onderzoek dan niet toegevoegd aan de MER?

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2010/7272

Antwoorden 7 en 8. Ja, in de richtlijnen staat dat de effecten op EHS en de lichteffecten onderzocht moeten worden. Ten behoeve van het MER is een natuurtoets uitgevoerd waarbij onder meer aandacht is geweest voor de effecten van geluid en licht op de aanwezige flora en fauna. In het definitieve tracébesluit zal ik de resultaten van dit onderzoek nader toelichten.

9. Kunt u aantonen dat de toename van geluid geen effect heeft op de kwaliteit van de EHS-gebieden langs het traject?

9. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek voor ontwerp-tracébesluit blijkt dat door het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek de geluidbelasting op het Landgoed Amelisweerd en de Golfclub Amelisweerd met 1 tot 2 dB afneemt. Een toename van geluid en een afname van de kwaliteit van de EHS is daarmee zeer onwaarschijnlijk.

10. Is het waar dat ook bij het project Everdingen–Lunetten de onderzoeken naar de effecten op de EHS ontbreken? Zo ja, is dit een nieuwe werkwijze? Verwacht u dat deze werkwijze stand houdt bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State?

10. Ten aanzien van de effectbepaling en de alternatievenafweging in het kader van de milieueffectrapportage verwijs ik naar het antwoord onder 7. Voor beide projecten is voor de besluitvorming rekening gehouden met de Nota Ruimte en de beantwoording van de vragen door de minister van LNV (Kamerstukken II, 2007/08, 29 576, nr. 52) waarin is aangegeven dat het beschermingsregime van EHS geen externe werking kent. Ik verwacht dat deze werkwijze de rechterlijke toets kan doorstaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings