

Vragen van Zembla:

1. Wat zijn de belangrijkste argumenten voor de verbreding van de A27?

Reeds verwoord in algemene reactie.

2. Een argument is dat Utrecht de draaischijf van Nederland is. In het Tracébesluit staat op pagina 209 dat zo'n 2/3e van de automobilisten op dit traject afkomstig zijn uit de regio Utrecht. Waarom is er dan volgens de minister toch sprake van een draaischijf van Nederland?

Het wegennet rond Utrecht speelt een centrale rol in het Nederlandse netwerk van snelwegen: veel auto- en vrachtautoritten maken gebruik van de A28, A27 en A12 bij Utrecht; doorgaand, regionaal en lokaal verkeer 1/3e is inderdaad doorgaand verkeer, dat is meer dan in andere regio's. We noemen het de landelijke draaischijf vanwege de centrale ligging, het grote aantal wegen dat vanuit diverse richtingen hier bijeen komt. Stokt het hier, dan geeft dat een domino effect voor andere wegen. Eenzelfde cruciale rol heeft station Utrecht Centraal voor het treinverkeer.

3. De A27 laat al een paar jaar een dalende trend zien qua files. Waarom verwacht het ministerie dat deze trend zich niet door zal zetten?

Meerdere trajecten op de Ring Utrecht, waaronder de A27, voldoen ook in de toekomst niet aan de reistijdnormen. Door de verbreding wordt wel voldaan aan de normen en verbetert tevens de verkeersveiligheid op de A27 en het stedelijk wegennet.

4. In een [enquête van \(Algemene\) werkgeversvereniging AWWN](#) zegt 95 procent van de werkgevers dat thuiswerken de norm wordt, gemiddeld 2 dagen per week. Deze prognose komt ook overeen met het [rapport van het KiM](#). Ook de minister heeft gezegd te verwachten dat thuiswerken in de toekomst normaler zal zijn dan voor de coronacrisis, en dat veel werknemers dit zo'n 1-2 dagen per week zullen blijven doen. In lijn met verkeerskundigen die wij spraken zei zij in verschillende media dat met 10-15% minder verkeer op de weg tijdens de spits het fileprobleem is opgelost. Dit zou dus al bij één dag per week thuiswerken zijn. Waarom denkt de minister dat thuiswerken geen blijvend effect zal hebben op de A27?

Reeds verwoord in algemene reactie.

5. Verschillende hoogleraren verkeerskunde hebben de minister opgeroepen af te wachten tot de langetermijneffecten van de coronacrisis (zoals thuiswerken) echt goed zichtbaar zijn, voordat zij investeert in grote wegprojecten zoals de verbreding van de A27. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur signaleert in [het rapport 'Groen uit de Crisis'](#) nu zulke fundamentele (al dan niet tijdelijke) veranderingen in mobiliteitsgedrag en in de maatschappelijke norm, dat er aanleiding is om de capaciteitsuitbreiding en aanleg van nieuwe wegen te pauzeren. De mobiliteit is teruggevallen naar lagere niveaus in de spits, online werken is in brede delen van de bevolking een geaccepteerde werkvorm geworden en we blijken bereid om onze verplaatsingen te beperken. Dit betekent dat onomkeerbare maatregelen, zoals investeringen voor nieuwe weginfrastructuur, het beste even in de wachtstand kunnen worden gezet (p.7)'. Waarom is dit advies niet opgevolgd en is het Tracébesluit voor de A27 niet in de 'wachtstand' gezet?

Reeds verwoord in algemene reactie.

6. De minister heeft in andere media (o.a. bij WNL) gezegd dat zij ziet dat mensen uit angst voor corona vaker de auto pakken i.p.v. het OV. Maar wat het vliegverkeer betreft, verwacht ze dat dit zich na corona snel zal herstellen. Waarom verwacht ze dit snelle herstel niet bij het OV?

Het OV-gebruik zal, zodra de coronamaatregelen van de baan zijn, weer groeien in lijn met voorgaande jaren, met name door bevolkingsontwikkelingen en verbeterd aanbod op langere termijn. Structurele gedragsveranderingen als gevolg van de crisis dempen de groei maar er is nog steeds sprake van groei (bron: KiM 2020).

7. De minister zei bij WNL op zondag (29-11-20) dat er meer files zullen komen vanwege de bevolkingsgroei. Die bevolkingsgroei zit voor een groot deel in toename van ouderen (zelfs van 85 plussers, zie [nidi/cbs: bevolking 2050 in beeld: drukker, diverser en dubbelgrijs](#)). Gaan die voor spitsproblemen zorgen?

In de studie is voor de bevolkingsgroei uitgegaan van prognoses CPB. Het beeld is dat de bevolking doorgroeit. Het CPB houdt rekening met vergrijzing. De trend van de afgelopen jaren is daarnaast dat ouderen ook vaker en verder met de auto reizen (bron: Mobiliteitsbeeld KIM, 2017).

8. De minister stelt dat online winkelen zorgt voor meer drukte op de weg. Deskundigen hebben moeite met dit argument als reden om snelwegen te verbreden, omdat bestelbusjes van PostNL, DHL etc het grootste deel van de dag in de wijk rijden en niet over de snelweg, en dat het vervoer met vrachtauto's van het ene sorteercentrum naar het andere, veelal buiten de spitsuren plaatsvindt. Wat is uw reactie?

De keten van goederenvervoer- en bezorging maakt gebruik van het hele wegennet: de rijkswegen maar ook de wegen op provinciaal en gemeentelijk niveau. Goederenvervoer en bezorging gaan de hele dag door. In de stedelijke omgeving spelen de autosnelwegen een belangrijke rol in het stedelijk netwerk en zit daar juist ook stedelijke verkeer op waaronder bestelbusjes.

9. In zowel de provincie als de gemeente Utrecht is een meerderheid tegen de verbreding van de A27. De gemeenteraad van Bunnik is eveneens [kritisch](#), net als sportvereniging Kampong. Ook is er al jaren veel verzet onder omwonenden. Als het draagvlak op lokaal niveau ontbreekt, waarom heroverweegt de minister het project niet?

De minister is zich ervan bewust dat er niet alleen voorstanders zijn van dit besluit, zoals dat eigenlijk onmogelijk is in een dergelijk omvangrijk en complex project als de Ring Utrecht. We doorlopen de procedures met alle zorgvuldigheid en houden zo veel mogelijk rekening met de verschillende belangen. Met de regionale overheden zijn in het verleden gezamenlijk afspraken gemaakt in een bestuursovereenkomst. De aanpak van de Ring Utrecht sluit aan bij een aantal beleidsuitgangspunten en ontwikkelingen van en rondom de gemeente Utrecht, bijvoorbeeld bij de keuze van de gemeente om het verkeer zo veel uit de stad te weren en richting de Ring Utrecht te geleiden.

De gemeente Utrecht is overigens niet tegen het project als geheel, maar heeft moeite met een onderdeel van het project. Zie het coalitieakkoord gemeente Utrecht: *De gemeente Utrecht is van mening dat de verbreding van de A27 bij Amelisweerd niet nodig is. Desalniettemin slaan wij de handen ineen met Rijk, provincie en buurgemeenten om koers te bepalen en te investeren in ons multimodale mobiliteitssysteem van de toekomst.*

10. Wat vindt de minister ervan dat in de gemeente Utrecht een [motie](#) is aangenomen dat het college opdraagt 'lokale en regionale organisaties die zich verzetten tegen de verbreding, via juridische procedures en andere acties, actief te benaderen om samen met hen op te trekken'? Omwonenden van de A27 die wij spreken, hebben het gevoel dat tijdens de besluitvorming voor dit project, hun inzichten en aangedragen alternatieven niet serieus zijn genomen. Wat is uw reactie?

In de loop van de studie zijn vele alternatieven en varianten onderzocht, onlangs nog de bewonersvariant van bureau SUUNTA. Deze variant is uitgebreid onderzocht maar bleek niet maakbaar te zijn binnen de bestaande bak. Hierover is ook de Tweede Kamer nader geïnformeerd: [Bevindingen SUUNTA rapport](#)
Eerder heeft de Tweede Kamer commissie Schoof geconcludeerd dat het er een uitgebreid en zorgvuldig proces is doorlopen in aanloop naar het vaststellen van de voorkeursvariant.

11. Waarom wil het ministerie de snelheid op de A27 tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd niet verlagen naar 80 km/u?

Varianten met lagere snelheden, waaronder 80 km/h zijn eerder onderzocht en maar bleken niet voldoende oplossingen te bieden voor oa de doorstroming. In deze varianten rijdt er ook meer verkeer over het stedelijk wegennet met ongewenste omgevingseffecten.

12. In 2014 stelde het CPB in een notitie genaamd 'Second Opinion MKBA Ring Utrecht' voor om de investeringsbeslissing uit te stellen omdat 'de grote bandbreedte rondom de maatschappelijke rentabiliteit van het VKA betekent dat het onzeker is of het project rendabel zal zijn.' Zij stellen voor om alternatieven in een MKBA nader te onderzoeken op hun maatschappelijke rendement in uiteenlopende scenario's: 'Het VKA is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren. Dit vraagt om een oplossing die goedkoper is en ook in een minder gunstig scenario een maatschappelijk rendabele oplossing biedt.' Waarom gaat het ministerie in de Oplegnotitie Verkeer 2020, horende bij het Tracébesluit, p. 8, nog steeds uit van het scenario Hoog (WLO2)?

In de verkeersrapportages ten behoeve van een Tracébesluit voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast, om bij een aantrekkende economie en stijgende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan is er een kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. We willen onze rijkswegen immers toekomstbestendig maken en niet over pak 'm beet 15 jaar opnieuw met files geconfronteerd worden.

13. In hetzelfde rapport stelt het CPB dat een alternatieve variant van '2x6 binnen de bak' niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het voorkeursbesluit, en dat er 'alle reden is' deze variant ook te onderzoeken. Verkeerskundigen hebben ook het idee dat het ministerie voorgestelde alternatieven niet met dezelfde kracht heeft onderzocht als het voorkeursalternatief. Wat zegt u op deze kritiek?

Ook varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak zijn, net als varianten met lagere snelheden eerder onderzocht en niet maakbaar/oplossend gebleken. Het ontwerp past niet binnen de bestaande bak.

14. De commissie voor de milieueffectrapportage schrijft in haar laatste advies (juli 2020), dat een goede onderbouwing van de MER op een aantal punten ontbreekt, zoals o.a. bij de verkeerskundige uitgangspunten en dat de MER niet laat zien 'of toename van stikstofdepositie als gevolg van de wegverbreding leidt tot schade aan daarvoor gevoelige natuur'. Waarom heeft het ministerie er niet voor gekozen om deze aanvullende informatie voorafgaand aan de ondertekening van het Tracébesluit voor te leggen aan de commissie voor de milieueffectrapportage?

In de fase van de planuitwerking, het opstellen van een Tracébesluit, is het vragen van een advies aan de Commissie m.e.r. niet wettelijk verplicht. Omdat de minister waarde hecht aan een onafhankelijk advies is op diverse momenten, waaronder voor het MER/ontwerp-Tracébesluit (OTB) wél een advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. Na vaststellen van het Tracébesluit (TB) in 2016 werd meer bekend over de beoogde uitvoeringsmethode in de verdiepte ligging op de A27. Daarom is hierover bij de aanvulling op het MER vrijwillig een advies aan de Commissie gevraagd. De Commissie heeft geen inhoudelijk oordeel gegeven op de aanvulling voor verkeer en stikstof, maar wel aangegeven dat een aanvulling op dit punt belangrijk is, in aanloop naar het vaststellen van het nieuwe Tracébesluit. Deze en overige aanbevelingen van de commissie zijn verwerkt in de definitieve versie van het MER en TB.

15. Zowel in het advies van april als van juli 2020 wijst de commissie voor de milieueffectrapportage er in een voetnoot op (pagina 4, voetnoot 5, juli 2020), dat zij een vertrouwelijk risicodossier (rapportage Horvat en Partners) niet heeft ontvangen, waarin de onderbouwing van de gekozen bouwmethode staat. Waarom heeft het ministerie dit rapport niet gestuurd aan de commissie? Kunnen wij het rapport ontvangen?

In de bijlage vindt u het memo van Horvat en Partners. Op basis van het advies van de commissie m.e.r. zijn de relevante passages en conclusies uit het memo toegevoegd aan de MER-actualisatie over de beoogde bouwmethode (Hoofdstuk 3), waarover advies is gevraagd aan de commissie.

16. Onlangs oordeelde de Raad van State over het tracébesluit ViA15 dat de minister 'niet goed genoeg gemotiveerd heeft dat uit de berekeningen die met dit SRM2-model zijn gemaakt volledig, precies en definitief kan worden geconcludeerd dat het tracébesluit geen nadelige gevolgen heeft voor omliggende Natura 2000-gebieden.' Wat betekent deze uitspraak voor de uitvoering van het tracébesluit van de A27?

Momenteel bestuderen we uitspraak en zullen binnen de termijn van 26 weken hierop reageren.