

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2453

Vragen van de leden **Cramer** en **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (beiden ChristenUnie) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *spoorlijn Breda-Utrecht in MER 1e fase A27 Lunetten–Hooipolder* (ingezonden 26 maart 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 18 mei 2010).

#### Vraag 1

Herinnert u zich uw toezegging om bij het trechteringproces voor de verbreding van de A27 ook te kijken naar het «niet onmogelijk maken» van een spoorlijn Breda-Utrecht in de toekomst en dat daarbij specifiek gekeken zou worden naar de situatie rond de Merwedebrug?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, dat herinner ik mij. Letterlijk luidt mijn toezegging: «... zoals al eerder toegezegd, wordt in de planstudie van de wegverbreding tevens gekeken naar de mogelijkheid om te starten met de realisatie van de Merwedebrug in 2013, daarbij wordt ook onderzocht of het in de toekomst mogelijk blijft de Merwede per spoor te kruisen.»

#### Vraag 2

Bent u bekend met het advies van de Bestuurlijke Advies Groep A27 Lunetten–Hooipolder (BAG) over de MER 1<sup>ste</sup> fase d.d. 25 februari 2010?

#### Antwoord 2

Ja.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven wat u verstaat onder «niet onmogelijk maken», welke kosten daarvoor benodigd zijn volgens de MER 1<sup>ste</sup> fase en welke besparing dit oplevert bij een eventuele toekomstige realisatie van een spoorverbinding? Hoe verhoudt dit zich tot het advies van de commissie Nijpels (november 2009) op deze punten?

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 123 A, nr. 202.

### Antwoord 3

Onder «Niet onmogelijk maken» versta ik een situatie waarbij de A27 volgens de huidige plannen verbreed wordt, zonder dat dit grote barrières (of hoge meerkosten) oplevert voor een toekomstige spoorlijn in diezelfde corridor. In de 1<sup>ste</sup> fase MER is het «niet onmogelijk maken» niet geraamd, dit valt buiten de doelstelling van het MER-onderzoek (zie ook antwoord op vraag 5). Het bepalen van het synergievoordeel is in deze fase niet mogelijk omdat niet bekend is van welke eindsituatie moet worden uitgegaan. Voor het antwoord op hoe deze aanpak zich verhoudt tot het advies van de Commissie Nijpels verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 8.

### Vraag 4

Is het waar dat de spoorbuffer in de MER 1e fase alleen is onderzocht voor alternatief C? Zo ja, kunt u dit onderbouwen? Deelt u de mening dat het ruimtebeslag van alternatief A op een aantal punten beduidend groter is ten gevolge van het uitbuigen van de regioverbindingen?

### Antwoord 4

In de 1<sup>ste</sup> fase MER A27 Lunetten–Hooipolder is inderdaad alternatief C als uitgangspunt gekozen. Dit is gedaan omdat dit het Snelweg-alternatief met het grootste ruimtebeslag is, waardoor de consequenties bij dit alternatief het beste zichtbaar worden. Alternatief A is inderdaad qua ruimtebeslag op bepaalde punten breder dan alternatief C, echter doordat de regioverbinding een losliggende parallelweg met een ontwerpsnelheid van 80km/uur is, zijn de ontwerprijtheden bij dit alternatief groter dan bij alternatief C. Indien Alternatief A gekozen wordt om nader uit te werken zal bij het uitwerken in de 2<sup>e</sup> fase MER, nader bekeken moeten worden wat het «Niet onmogelijk maken» betekent op een gedetailleerder schaalniveau. Bovendien blijkt uit de 1<sup>ste</sup> fase MER dat geen van de onderzochte overige verbredingsalternatieven voor de weg onoverkomelijke barrières of hoge meerkosten opleveren voor de eventueel in de toekomst aan te leggen spoorlijn.

### Vraag 5

Is het waar dat alleen is gekeken naar de benodigde ruimtereservering op vier locaties, maar nog niet naar de rivierkruisingen, de knooppunten, de potentiële stationslocaties, de kruisende verbindingen (mogelijk extra lange of brede kunstwerken) en de boogstralen van de A27 in het hele tracé terwijl de MER 2<sup>e</sup> fase op het punt staat te beginnen? Zo ja, waarom is dit onderzoek nog niet gestart?

### Antwoord 5

Tot dusver zijn de (on)mogelijkheden voor een toekomstige spoorlijn onderzocht. De doelstelling van de 1<sup>e</sup> fase MER A27 Lunetten–Hooipolder was namelijk om de in de richtlijnen genoemde verbredingsalternatieven voor de weg op onderscheidende aspecten te onderzoeken. Op basis van dit onderzoek vindt er een selectie van alternatieven plaats, die in de 2<sup>e</sup> fase MER nader uitgewerkt wordt. Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven volgt uit de 1<sup>ste</sup> fase MER dat geen van de onderzochte verbredingsalternatieven onoverkomelijke barrières of hoge meerkosten opleveren voor een eventueel in de toekomst aan te leggen spoorlijn. Zie tevens mijn antwoord op vraag 8.

### Vraag 6

Kunt u reageren op de mening van de BAG dat de tot op heden gevolgde aanpak van Rijkswaterstaat te beperkt is en nog geen recht doet aan toezeggingen richting de Kamer voor wat betreft het niet onmogelijk maken van de spoorlijn?

### Antwoord 6

Het advies van de BAG wil ik eerst met de BAG zelf bespreken, voordat ik daarover naar buiten treed. Afgesproken is dat dit overleg zal plaats vinden voor het komende BO-MIRT van mei 2010.

### Vraag 7

Wat zijn de risico's die, blijkens het advies van de BAG, Rijkswaterstaat zelf benoemd heeft bij de gevolgde aanpak?

#### Antwoord 7

In 1<sup>ste</sup> fase MER is RWS uitgegaan van het ontwerp dat door de BAM aanvankelijk is gepresenteerd. Op basis van het ontwerp en het verzoek van de BAM is RWS uitgegaan van een ruimtereservering van 20 meter. Het spoor ligt daarbij aan de oostzijde van de A27 en volgt de boogstralen van de A27. De risico's die RWS ten aanzien van deze uitgangspunten heeft gesignaleerd zijn:

- Er is nog geen technisch ontwerp en er zijn geen harde uitgangspunten voor een spoorlijn.
- Boogstralen van een spoor en een weg verschillen, waardoor een strakke ligging van een spoor langs de A27 slechts op beperkte stukken mogelijk is.
- In het globale ontwerp van de BAM is geen rekening gehouden met de ligging van stations en de daarvoor benodigde ruimte.

#### Vraag 8

Bent u bereid alsnog een goed onderbouwde studie te doen in lijn met het rapport van de Commissie Nijpels naar de benodigde ruimtelijke reservering voor een toekomstige spoorlijn, inclusief juridische onderbouwing daarvan?

#### Antwoord 8

Ik zal in de 2<sup>e</sup> fase MER bij de planstudie A27 Lunetten-Hooipolder mijn toezegging aan de Tweede Kamer over het «Niet onmogelijk maken» van de spoorlijn nader vorm geven door de gekozen voorkeursrichting zo uit te werken dat er geen grote barrières (of hoge meerkosten) ontstaan voor een eventuele toekomstige spoorlijn in diezelfde corridor.

Tijdens het BO-MIRT wil ik met de voorzitter van de BAG bespreken welke mogelijkheden de BAG ziet om met de hen ter beschikking staande middelen het «Niet onmogelijk maken» vorm te geven. De BAG heeft namelijk aan gegeven dat zij zelf initiatief wil nemen om te kijken wat de mogelijkheden zijn om ruimte te reserveren voor een mogelijke spoorlijn. De uitkomsten van het BO-MIRT zal ik u doen toekomen. Beide initiatieven, gecombineerd met het antwoord op vraag 11 liggen, mijn inziens, in lijn met hetgeen de commissie Nijpels geadviseerd heeft.

#### Vraag 9

Deelt u de mening van de commissie Nijpels dat door gedegen onderzoek naar het «Niet onmogelijk maken» ook een risico op vertraging in de planstudie A27 kan worden voorkomen?

#### Antwoord 9

De commissie Nijpels schetst; «door gedegen onderzoek naar de mogelijkheden voor een spoorlijn, kan geanticipeerd worden op eventuele bezwaren tegen de wegverbreding van voorstanders van de spoorlijn» (Cie Nijpels, Spoorboekje A27, november 2009, blz 21). Deze stelling is voor mij geen reden om nu anders te handelen dan bij vraag 5 en 8 beschreven. Mede omdat Commissie Nijpels op pagina 21 van haar rapport (Spoorboekje A27, november 2009) zegt; «Extra ruimte ten behoeve van het spoor «niet onmogelijk maken» in het tracébesluit Wegverbreding kan juridische consequenties hebben». Dit risico op vertraging schat ik hoger in dan het risico op vertraging als gevolg van de inspraak van mogelijke voorstanders van de spoorlijn.

#### Vraag 10

Deelt u de mening van de BAG dat bij de start van de MER 2<sup>e</sup> fase een gedetailleerd inzicht nodig is in de locaties waar mogelijk ruimte moet worden gereserveerd of maatregelen moeten worden getroffen om een spoorlijn in de toekomst niet onmogelijk te maken?

#### Antwoord 10

Zoals aangegeven is bij vraag 6 wil ik nog niet ingaan op het BAG-advies. Maar in het algemeen gezegd, wat ik ook bij vraag 4 aangeef, kan er op dit moment worden volstaan met de vaststelling dat als één van de onderzochte alternatieven voor de wegverbreding wordt gerealiseerd, het daarmee in de toekomst niet onmogelijk is om in diezelfde corridor alsnog een spoorlijn te realiseren. Natuurlijk wil ik de manier waarop er bij de 2<sup>e</sup> fase MER rekening

gehouden gaat worden met het «Niet onmogelijk maken» bespreken met de regionale partijen.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het nu vooral gaat om de keuze die voor het knooppunt Gorinchem wordt gemaakt en dat dit daarom een cruciaal punt is voor het «niet onmogelijk maken» en dat voor dit punt als eerste een oplossing moeten worden gegeven? Is dit onderzocht in de MER 1e fase?

Antwoord 11

Knooppunt Gorinchem en de kruising van de Merwede zijn locaties waar het inpassen van een spoorlijn gecombineerd met de A27 relatief complex is, daarom laat ik deze punten nog nader onderzoeken.

Vraag 12

Kunt u aangeven wat bij het knooppunt Gorinchem de beste optie is voor het niet onmogelijk maken van de spoorlijn? Is dit een middenligging of zijligging? Onderscheiden de verschillende alternatieven (A, B, C en D) zich in dit opzicht van elkaar?

Antwoord 12

Dit punt laat ik nog nader onderzoeken (zie vraag 11).