

## 2013Z11953

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de argumenten voor het afwijzen van het bewonersalternatief Portway 2012 voor de A13/A16* (ingezonden 12 juni 2013).

### Vraag 1

Herinnert u zich de aangehouden motie-Dik-Faber/Van Veldhoven over Portway 2012?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Is u bekend dat Portway 2012 voorziet in aparte schermen voor de hoofdbaan en aparte (lagere) schermen voor de parallelbaan, waarmee aan de geluidseisen wordt voldaan?

### Vraag 3

Klopt het dat u zelf van plan bent langs de A20 tussen Kleinpolderplein en afslag Crooswijk geluidsschermen van 5 tot 6 meter hoog te bouwen ter verbetering van de leefbaarheid?<sup>2</sup>

### Vraag 4

Deelt u de mening dat de geluidsschermhogte op de hoofdbaan bij Portway 2012 niet substantieel onderscheidend is ten opzichte van uw eigen plan, daar zowel schermen, positie als intensiteiten vergelijkbaar zijn, en dit dus geen geldig argument is om Portway 2012 op dit punt af te wijzen? Zo nee, waarom niet?

### Vraag 5

Deelt u de bevindingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat «de leefomgeving langs de bestaande snelwegen A13 en A20 nauwelijks verbetert» met de A13/16?<sup>3</sup> Zo nee, waarom niet?

<sup>1</sup> Kamerstuk 33 400-A nr. 86

<sup>2</sup> Factsheet Geluidsschermen A20 Rotterdam, RWS, [www.rijkswaterstaat.nl/A20geluidsschermen](http://www.rijkswaterstaat.nl/A20geluidsschermen), maart 2012 en rapportage Analyse maatregelen PluG tov PreNomo d.d. 25 januari 2013

<sup>3</sup> Toetsingsadvies van de Commissie voor de MER d.d. 23 november 2009 (rapport 1669–155)

Vraag 6

Deelt u de bevindingen uit het «Rapport Doorrekening Portway» dat de verkeersintensiteit op de A13 Overschie en op de A20 tussen Kleinpolderplein en Schieplein beduidend lager is dan bij de A13/16, zodat de leefbaarheid sterker verbetert? Zo nee, waarom niet?<sup>4</sup>

Vraag 7

Bent u ermee bekend dat Portway 2012 bij de A20 volledig afwijkend is van de voorgaande Portway versies – door het bestaande A20-viaduct en kunstwerken te gebruiken ter vermindering van majeure inpassingen – zodat eerdere kostencalculaties niet valide zijn bij de kostentoets van Portway 2012?

Vraag 8

Op welke kostencalculatie is uw uitspraak in het notaoverleg MIRT d.d. 8 april 2013 gebaseerd dat Portway 2012 niet binnen het beschikbare budget past? Welke bedragen op hoofdlijnen heeft u hiervoor aangehouden? Bent u bereid deze calculatie openbaar te maken?

Vraag 9

Herinnert u zich uw uitspraak in dit notaoverleg dat Portway 2012 minder robuust zou zijn dan de A13/16, omdat in het laatste geval de A20 en A13/16 bij calamiteiten elkaars uitwijkroute zijn?

Vraag 10

Kent u de bevinding uit het rapport Nationale Markt en Capaciteit Analyse 2011 (NMCA 2011) dat bij de aanleg van de A13/16 zowel de A13/16 als de A20 kwetsbaar (niet robuust) blijven en de reistijdnormen niet gehaald worden? Deelt u de bevindingen uit het «Rapport Doorrekening Portway» dat de reservecapaciteit bij Portway 2012 op de A20 beduidend groter is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Bent u bekend met de bevinding van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat wegverbredingen en nieuwe verbindingen niet per definitie leiden tot een betere robuustheid? En dat een nieuwe situatie om specifiek onderzoek vraagt?<sup>5</sup>

Vraag 12

Wat is in dat verband voor Portway 2012 en de A13/16 de kwantitatieve kwetsbaarheid en robuustheid volgens respectievelijk het TNO-systeem (NMCA 2011) en het KiM-instrument als daarbij de reservecapaciteit en het onderliggend wegennet wordt betrokken conform de Richtlijnen uit NMCA 2011?<sup>6</sup>

Vraag 13

Klopt het dat de variant van de A13/A16 volgens de bestuurlijke principeafspraken van december 2011 aangepast is ten opzichte van de varianten uit de trajectnota/milieu-effectrapportage van 2009?

Vraag 14

Op welke wijze heeft u gevolg gegeven aan de in de Code maatschappelijke participatie geadviseerde dialoog met initiatiefnemers? Heeft u zelf voorstellen gedaan tot aanpassing van het plan van de initiatiefnemers van Portway om het initiatief kansrijker te maken?

---

<sup>4</sup> Doorrekening Portway Budget 2012 alternatief met het RVMK <http://www.bosvariant.nl/page43.php>

<sup>5</sup> «De betekenis van robuustheid», Kennis instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2010, (pg 47), <http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/de-betekenis-van-robuustheid.pdf>

<sup>6</sup> NMCA 2011, bijlage 2 weganalyse: Richtlijn 1: Twee belangrijke indicatoren voor robuustheid te onderkennen: a. reservecapaciteit op de route waar een calamiteit zich kan voordoen en b. reservecapaciteit op de alternatieve uitwijkroutes (zie pg 29); Richtlijn 2: Het totale wegennet – HWN en OVN – in samenhang (incl. reservecapaciteit) te beschouwen (zie pg 37)

Vraag 15

Deelt u de mening dat een burgerinitiatief geen gelijke behandeling krijgt als aanpassingen van de initiatiefnemers om het plan kansrijker te maken en tegemoet te komen aan eerdere kritiek van uw ministerie, reden zijn om dit initiatief uit te sluiten terwijl u uw eigen plannen wel hebt aangepast? Zo nee, waarom niet?