

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

81

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de *berichtgeving dat Rotterdam tegen de huidige plannen voor de A13/A16 is* (ingezonden 7 september 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 september 2015).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Leefbaar Rotterdam torpedeert plan rijksweg A13/A16»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u de in het artikel geuite kritiek dat Rotterdam het minste geld krijgt en dat het bewonersparticipatietraject is mislukt?

Antwoord 2

Ik herken mij niet in dit beeld. Voor alle projecten hanteer ik als uitgangspunten dat het ontwerp veilig, sober en doelmatig moet zijn en moet voldoen aan alle wettelijke (milieu)eisen. Over de inpassing van een weg wordt overleg gevoerd en worden afspraken gemaakt met de betrokken regiopartners, om de omgeving van de weg te betrekken bij de te maken ontwerpkeuzes. De bekostiging van eventuele bovenwettelijke maatregelen (zoals hogere geluidschermen) en eventuele ontwerpkeuzes die niet stroken met de uitgangspunten van soberheid en doelmatigheid is, in lijn met het Regeerakkoord, de verantwoordelijkheid van de regiopartners.

Zoals ik u al eerder heb geschreven op 17 april 2015 (naar aanleiding van de Kamervragen van het lid Van Veldhoven van D»66) ben ik niet van oordeel dat het participatietraject is mislukt. In lijn met de Code Maatschappelijke Participatie en de beginselen van Sneller en Beter is het participatietraject opgezet. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met de regiopartners: de gemeenten Rotterdam en Lansingerland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Provincie Zuid-Holland.

¹ <http://www.nu.nl/binnenland/4118336/leefbaar-rotterdam-torpedeert-plan-rijksweg-a13a16.html>

Vraag 3

Hoe verloopt het contact met de gemeenten Rotterdam en Lansingerland over dit onderwerp?

Antwoord 3

De contacten met de gemeenten Rotterdam en Lansingerland verlopen zowel op ambtelijk niveau als op bestuurlijk niveau goed. De resultaten van het participatietraject hebben geresulteerd in een Inpassingsovereenkomst A13/16 waarover ambtelijk overeenstemming is bereikt, waarna de uitgangspunten van deze overeenkomst door de Bestuurlijke Adviesgroep A13/16 zijn geaccordeerd. Vervolgens hebben de colleges van B&W van Rotterdam en Lansingerland besloten deze uitgangspunten met een positief advies voor te leggen aan de gemeenteraden.

Vraag 4

Hoeveel (rijks-)geld is er reeds voor bovenwettelijke en wettelijke inpassingsmaatregelen gereserveerd? Hoe verhoudt zich dit tot andere MIRT-projecten?

Antwoord 4

De wettelijk noodzakelijke milieumaatregelen (vooral geluidschermen) die zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit vertegenwoordigen een bedrag van circa EUR 35 mln.

Voor wat betreft de inpassing van de weg zoals beschreven in het ontwerp-tracébesluit kan geen bedrag worden vastgesteld. Er worden ontwerpkeuzes gemaakt op basis van een afweging van diverse aspecten, waaronder veiligheid, toekomstvastheid, beheersbaarheid en omgeving.

Ik wil hierbij benadrukken dat ik het aspect omgeving bij de uitwerking van het wegontwerp volwaardig meeneem. Bij de vormgeving van het tracé is rekening gehouden met de bestaande inrichting van het gebied, de kwaliteit van het gebied en de regionale plannen voor de ontwikkeling van het gebied. Zo is bijvoorbeeld al voor de start van de opstelling van de Trajectnota/MER besloten om de Rotte onderlangs te kruisen en daarmee een brug vanuit landschappelijk oogpunt niet in overweging te nemen. Ook de vormgeving van de geluidmaatregelen is in overleg met de regiopartners tot stand gekomen. Dit betreft onder meer het zogenoemde «akoestisch landschap» en de compensatiemaatregelen voor de waterhuishouding, boswet en natuurwaarden.

In 2011 is afgesproken dat de regio hier bovenop een aantal bovenwettelijke inpassingsmaatregelen zal bekostigen. De kosten van deze bovenwettelijke maatregelen zijn geraamd op ruim EUR 100 mln.

Een vergelijking van wettelijke maatregelen tussen projecten is niet zinvol omdat deze maatregelen afhangen van de situatie. Datzelfde geldt voor een vergelijking van bovenwettelijke maatregelen tussen projecten, omdat het aan de betrokken regiopartners is om te bepalen welke inzet zij hierop willen en kunnen plegen.

Vraag 5

Hoe is het inspraak- en besluitvormingsproces tot op heden verlopen als het gaat om het Tracébesluit en de inpassingsmaatregelen? Welke inspraak is er tot op heden geweest? Door wie en hoe is dit georganiseerd en wat is er mee gedaan? Welke rol hebben de gemeente Rotterdam en de regio in dit proces gespeeld?

Antwoord 5

Het project A13/A16 volgt de voormalige Tracéwetprocedure (overgangsregeling).

Er heeft formele inspraak plaatsgevonden over de Startnotitie en de Trajectnota/MER (in 2009). Voorafgaand aan de Trajectnota/MER is de zogenoemde Variantennota opgesteld, waarin de varianten zijn benoemd die in het kader van de m.e.r.-procedure nader zijn onderzocht. Bij de opstelling van die Variantennota zijn bewoners- en milieuorganisaties betrokken via de zogenoemde consultatiegroepen. Rijkswaterstaat heeft met het toenmalige Inspraakpunt ook een proef met een burgeradvieskring gehouden. De Variantennota is uiteindelijk vastgesteld na overleg met de regiobestuurders.

In 2011 heb ik met de stadsregio Rotterdam de Bestuurlijke «principeafspraken» gemaakt over de voorkeursvariant en de bekostiging van de bovenwettelijke maatregelen. Deze «principeafspraken» zijn gemaakt na een zorgvuldige afweging van de varianten uit de Trajectnota/MER, waarbij ook de zienswijzen en de bestuurlijke adviezen van onder meer de regiopartners zijn betrokken. Ook is gebruik gemaakt van de uitkomsten van nader onderzoek door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de regiopartners naar de inpassing in het Lage Bergse Bos en het traject tussen de HSL en Bergweg-zuid. In de aanloop naar de besluitvorming in de gemeenteraden over deze «principeafspraken» zijn bewoners door de regiopartijen en Rijkswaterstaat geïnformeerd. Veel bewoners hebben hun mening kenbaar gemaakt aan hun gemeenteraad. Tenslotte zijn deze «principeafspraken» door raden en staten bekrachtigd in 2012.

Deze «principeafspraken» zijn de basis geweest voor het standpunt A13/16. Na de publicatie van het standpunt A13/16 in mei 2013 is de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit gestart. Op 25 september 2015 wordt het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd. Tot 6 november 2015 kunnen belanghebbenden hun zienswijze daarop kenbaar maken.