

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de ontwerp-Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 1).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met genoeg kennisgenomen van de ontwerpStructuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (hierna: de ontwerpStructuurvisie). Deze leden hebben nog de volgende vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de ontwerpStructuurvisie. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpStructuurvisie en hebben enkele vragen en opmerkingen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer automobilisten de verbeterde verkeersdoorstroming gaan ervaren. Wanneer wordt met de bouw begonnen en wanneer is het wegtraject naar verwachting klaar voor gebruik? Deze leden vragen wanneer het resterend stuk vanaf Geldrop naar Zaarderheiken gepland is. Hoeveel geld mist er nog om de rest van de A67 aan te pakken en in welke fasering dat zou kunnen? Ook vragen deze leden wat daar voor nodig is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken te wensen over laat. Deze leden vinden het goed dat dit wordt aangepakt.

De leden van de CDA-fractie hebben meermaals vragen gesteld over de A67 vanwege de ernstige ongelukken die regelmatig voorkomen. Kan de Minister aangeven hoe de ontwerpStructuurvisie ervoor gaat zorgen dat de kans op deze ernstige ongelukken gaat afnemen? Welk effect verwacht de Minister van de Smart Mobility maatregelen op de verkeersveiligheid? Zullen de verschillende maatregelen ook de kans op ongelukken met vrachtwagens doen afnemen? Deze leden lezen in de ontwerpStructuurvisie dat een aandachtspunt de verkeersonveiligheid blijft die is gerelateerd aan het rijgedrag van zowel vracht- als personenverkeer en de technische staat van de voertuigen, met name het vrachtverkeer. Hoe wordt met dit aandachtspunt omgegaan?

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat het in de Programmaraad SmartwayZ.NL genomen besluit in lijn is met de motie Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 39). Kan de Minister aangeven hoe het resterend budget voor de A67 beschikbaar wordt gehouden voor het programma SmartwayZ.NL?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in de ontwerpStructuurvisie nog geen keuze is gemaakt voor de uitvoering van de aansluiting Geldrop. Wanneer wordt deze keuze wel gemaakt? Deze leden vragen hoe het kan dat het wegvak tussen de aansluitingen Geldrop en Someren en verder door naar de aansluiting Asten in de analyse van de verkeerseffecten voor de situatie in 2030 een relatief hoge IC-verhouding (de verhouding intensiteit en capaciteit op een baanvak) laat zien, maar dat uit de dynamische modellen blijkt dat dit niet zou leiden tot filevorming. Er wordt verder aangegeven dat de verbreding van twee naar drie rijstroken vooralsnog niet doorgezet zal worden tot de aansluiting Someren en verder tot Asten. Kan de Minister aangeven wat redenen kunnen zijn om hier in de toekomst wel toe te besluiten? Is de Minister bereid de wegvakken Geldrop – Asten en Sevenum – Venlo van de A67 en de A73 intensief te monitoren en te evalueren, zodat bij structurele knelpuntvorming versneld over kan worden gegaan tot aanvullende maatregelen?

De leden van de CDA-fractie lezen in de diverse onderliggende rapporten van de ontwerpStructuurvisie dat er een capaciteitsknelpunt is op de parallelbaan van de A73 bij het knooppunt Zaarderheiken (in zuidelijke richting). Daarbij wordt geconcludeerd dat de beoogde extra rijstrook tussen knooppunt Zaarderheiken en aansluiting Maasbree geen meerwaarde heeft, omdat het alleen de file zou verplaatsen. Is het echter niet zo dat deze maatregel voorkomt dat knooppunt Zaarderheiken volledig dichtslibt door de terugslag van de file in de avondspits? Zou dit niet een eerste stap kunnen zijn naar twee keer drie rijstroken tussen de knooppunten Zaarderheiken en Tiglia? Is de Minister bereid deze maatregel in het verdere proces nog te overwegen in relatie tot de mogelijkheden van Smart Mobility oplossingen?

Deze leden zijn benieuwd wat de toekomstvisie van de Minister is als eindbeeld van de A67. Wat is in de toekomst nodig om een goede goederencorridor over de weg tussen de mainports van de Randstad en Antwerpen naar het Europese achterland tot stand te brengen en Brainport Eindhoven én Greenport Venlo een extra kwaliteitsimpuls op het vlak van bereikbaarheid te geven?

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren het dat het probleem van files en ongelukken door drukte op de weg, als gevolg van teveel vrachten autoverkeer, wederom wordt opgelost door asfalt toe te voegen in plaats van primair te zoeken naar mogelijkheden om de verkeersvraag te verminderen. Op het hele oost-west goederentraject in Brabant zou een forse investering in het spoor, met name in de capaciteit van en leefbaarheid om de Brabantroute, een veel duurzamere oplossing zijn geweest. Waarom is dat niet overwogen?

Deze leden stellen vast dat met het investeren in de capaciteit van een asfaltknelpunt wederom de klassieke kortetermijnoplossing is gekozen, zonder oog voor de structurele problemen of duurzame oplossingen voor de lange termijn. Door de wegcapaciteit te vergroten verdwijnt voor gebruikers de incentive om alternatieve oplossingen te vinden voor het gebruik van deze weg. Daarmee wordt de verkeersvraag over de hele route groter en ontstaan er wederom knelpunten elders op de route. Heeft de Minister een analyse laten maken waar het volgende knelpunt zich gaat voordoen? Heeft de Minister een plan voor de oplossing daarvan?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat er voor dit traject ook wordt gekeken naar manieren om de verkeersvraag te verminderen met Smart Mobility projecten. Deze leden vinden het wel jammer dat deze vrijblijvend zijn en dat met het verbreden van de wegcapaciteit voor veel automobilisten de incentive vervalft om de auto te laten staan of de spits te mijden. Dergelijke maatregelen hebben een pull- en een push-factor nodig om te werken. Om de spitsprojecten om de spits te vermijden een kans te geven kunnen deze niet samenvallen met een vergroting van de wegcapaciteit. De milieueffectrapportage (mer) stelt heel duidelijk dat de effecten van de Smart Mobility projecten teniet worden gedaan door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding. Waarom is er niet voor gekozen om eerst met Smart Mobility maatregelen de verkeers- en spitsvraag te verminderen alvorens de asfaltplannen uit te werken?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich goed voorstellen dat veel omwonenden van deze snelweg uitkijken naar de beloofde verbetering van de geluidsschermen. Desondanks neemt de geluidsoverlast in elk scenario en op enkele punten fors toe, tot wel 3 decibel extra. De vergroting van de wegcapaciteit leidt er ook toe dat de autonome groei van het verkeer en dus de overlast, zowel langs de snelweg als het onderliggend wegennet, niet afneemt. De verschillen zijn niet groot, maar door vooral in te zetten op maatregelen die het verkeer doen afnemen, is het wel een gemiste kans. Deze leden betreuren dat.

II Reactie van de bewindspersoon