



Aan fractie Groen Links,
t.a.v. dhr. Merijn Scheifes
Stadsersf 1
4811 XS BREDA

Postadres
Postbus 90156, 4800 RH Breda

Bezoekadres
Stadskantoor
Claudius Prinsenlaan 10

Uw brief
25-04-2014

Datum
18 JUNI 2014

Ons kenmerk

* 8 R D 2 0 1 4 6 0 1 9 *

Onderwerp
Beantwoording vragen
ex art 41 RvO inzake
uitblijven ov alternatief
A27 besluit

Telefoon / Behandeld door
5293747 C. Simons

Bijlagen

Geachte heer Scheifes,

Naar aanleiding van de door u gestelde vragen ex art.41 RvO inzake bovenvermeld onderwerp delen wij u het volgende mede.

Op 18 april 2014 heeft minister Schultz van Infrastructuur en Milieu haar voorkeursbesluit om geld vrij te maken voor de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder (inclusief de bouw van een nieuwe brug bij Gorinchem) in 2019 openbaar gemaakt. Naar aanleiding van dit besluit zijn er door diverse raadsfracties van Breda vragen ex. art. 41 vragen gesteld. Gezien het feit dat deze vragen verband met elkaar hebben, beantwoorden wij alle vragen onderstaand in één brief. Bij de beantwoording wordt overigens wel weergegeven welke fractie de vraag heeft gesteld.

Vragen VVD

- 1. Bent u het met de VVD Breda eens dat het belangrijk is dat de A27 zo spoedig mogelijk wordt verbreed in het kader van bereikbaarheid en mobiliteit? Zo nee, waarom niet?**

Ja. Ondanks dat het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu het noordelijk deel van de A27 betreft, zijnde Hooipolder - Houten, vinden wij het belangrijk dat dit deel van de A27 zo spoedig mogelijk wordt verbreed. Het besluit van de minister neemt niet weg dat er nog opgaven resten, zoals het volledig ongelijkvloers maken van knooppunt Hooipolder.

- 2. Bent u bereid om u uit te spreken voor de versnelling van de verbreding van de A27 in 2017 i.p.v. 2019? Zo nee, waarom niet?**

Ja. De verdere voorbereidingen van de verbreding vragen nog de nodige proceduretijd (o.a. voor het vaststellen van het (ontwerp) Tracébesluit). Desalniettemin hebben wij naar aanleiding van het besluit over het voorkeursalternatief voor de A27, dat overigens aansluit bij het advies van de Bestuurlijke en Maatschappelijke AdviesGroep A27, een brief naar de minister en de Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu gestuurd. In deze brief verzoeken wij de minister al het mogelijke te doen om de verbreding van de A27 te versnellen (*zie ook de beantwoording van vraag 2 van GroenLinks*). Het voorkeursbesluit wordt behandeld in het Algemeen Overleg MIRT in de Tweede Kamer op 18 juni 2014.



3. **Bent u het met de VVD Breda eens dat de gemeente Breda actief deel moet nemen aan de Stichting A27 en bent u bereid om hiervoor acties te ondernemen? Zo nee, waarom niet?**

Gezien het feit dat de Stichting A27 Merwedeburg primair gericht is op het tracédeel van de A27 rondom het knooppunt Gorinchem (Merwedeburg) heeft ons college geen behoefte om bij deze Stichting aan te sluiten. Dit kan namelijk tot gevolg hebben dat andere belangrijke knelpunten (bijvoorbeeld knooppunt Hoopolder) in dat verband te weinig aandacht dreigen te krijgen. Dat neemt niet weg dat initiatieven van de Stichting A27 die met name zijn gericht integrale aanpak van het hele tracé van de A27 actief worden ondersteund.

Vragen BOB/D66/OPA/Trots/VVD

1. **Bent u het met ons eens dat de aanleg van een extra brug en de werkzaamheden rondom de A27 de ideale kans vormen voor de aanleg van een directe spoorverbinding Breda – Utrecht? Zo nee, waarom niet?**

Wij beschouwen de in voorbereiding zijnde verbreding van de A27 nog steeds als goede kans om de aanleg van de spoorlijn tussen Breda en Utrecht naderbij te brengen. Om die reden steunden wij het initiatief van BAM Rail en Goudappel Coffeng bij de Startnotitie MER A27 in 2008, om de spoorlijn opnieuw op de agenda te krijgen. Conform het advies van de commissie Nijpels zetten wij primair in op het 'niet-onmogelijk maken' van de spoorlijn. De commissie was in 2009 door vijf samenwerkende gemeenten waaronder Breda ingesteld op de regionale conferentie SpoorA27 in Gorinchem. In samenwerking met de provincie Noord-Brabant hebben wij een studie laten uitvoeren naar de ruimtelijke inpassing van de spoorlijn op het tracédeel Werkendam - Scheiwijk (inclusief de brug over de Merwede en de aansluiting op de A15). Deze studie is in 2011 aangeboden aan de minister van I&M.

2. **Welke acties heeft het College genomen in relatie tot dit besluit van Minister Schultz om een directe spoorverbinding Breda - Utrecht op de agenda te plaatsen?**

Naast de bij de beantwoording van vraag 1 genoemde acties, is in de aanloop naar het besluit over het voorkeursalternatief voor de A27 is langs diverse kanalen aandacht gevraagd voor het 'niet-onmogelijk maken' van de spoorlijn:

- Medewerking is verleend aan moties in de Tweede Kamer waarin gevraagd wordt de spoorlijn niet onmogelijk en onnodig duur te maken (o.a. motie Kuiken c.s. 2011).
- In de BAG (Bestuurlijke Advies Groep) A27 is als ambitie vastgelegd dat de spoorlijn Breda – Utrecht als gevolg van de aanpak van de A27 niet onnodig duur wordt gemaakt.
- Naar aanleiding van de motie Ruit Eindhoven (2013) is vanuit de Regio West-Brabant eind maart 2014 in een brief aan de Minister en de Kamercommissie voor I&M gevraagd het 'niet onmogelijk maken' van de spoorlijn mee te nemen in de uitwerking van het voorkeursalternatief.
- De spoorlijn is door bestuurlijke inbreng vanuit het Landsdeel Zuid-Nederland opgenomen in de uitvoeringsagenda van de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA), die in maart 2014 aan de Tweede Kamer is aangeboden.
- Door Groen Links en SP zijn kamervragen aan de Minister gesteld. Met beide woordvoerders is hier contact over geweest.



3. Is het College bereid om een voortrekkersrol te nemen in het realiseren van een directe spoorverbinding tussen Breda en Utrecht in het kader van de werkzaamheden rondom de A27?

Ondanks dat het realiseren van een spoorlijn, die onderdeel van het nationale hoofdtrainnet (HRN) is, geen taak voor een gemeentelijke overheid is, zien wij voor ons college wel een belangrijke rol weggelegd. Het gaat ons inziens dan om een rol bij het ondersteunen van initiatieven, het verbreden van het draagvlak en het benutten en creëren van kansen, gericht op de realisering van een directe spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Het gaat daarbij overigens niet alleen om initiatieven in het kader van de werkzaamheden voor de A27.

Vragen GroenLinks

1. Bent u het met GroenLinks Breda eens dat het belangrijk is dat er naast de toegezegde verbetering van de A27 zo spoedig mogelijk zicht ontstaat op een duurzaam OV-alternatief, resulterend in een substantiële verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer langs deze weg? Zo nee, waarom niet?

Ja, het College is het hier mee eens. Onze inspanningen om de spoorlijn Breda-Utrecht op de agenda te houden zijn daar op gericht (*zie ook de beantwoording van vraag 4 van GroenLinks*).

2. Bent u bereid de eerder uitgesproken wenselijkheid van een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht nog eens in de richting van Den Haag te onderstrepen in het licht van het genomen A27-besluit? Zo nee, waarom niet?

Ja, daar zijn wij toe bereid. Wij hebben naar aanleiding van het besluit over het voorkeursalternatief voor de A27 een brief aan de minister en de vaste Kamercommissie gestuurd (zie de bijlage), waarin wij erop aandringen dat het niet-onmogelijk maken van de spoorlijn integraal onderdeel uitmaakt van de uitwerking van het voorkeursalternatief voor de A27 in het Ontwerp Tracébesluit (OTB).

3. Welke mogelijkheden ziet u op dit moment om aan de wens tot een spoorverbinding Breda-Utrecht invulling te geven en de verbetering van de OV-bereikbaarheid op de nationale agenda te houden?

Wij willen de opname van de spoorlijn Breda – Utrecht in de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA, maart 2014) aangrijpen om dit dossier een nieuwe impuls te geven. Dit in samenwerking met betrokken lokale en regionale overheden en eventuele geïnteresseerde marktpartijen. Daartoe zal de spoorlijn onder andere een plaats moeten krijgen in de 'Ontwikkelagenda OV-netwerk BrabantStad', die regionaal wordt opgesteld ten behoeve van het overleg in de landsdelige LTSA tafel Zuid-Nederland. Op deze nieuwe overlegtafel van Rijk en regio zal de LTSA de komende jaren verder worden uitgewerkt.


4. Wat vindt u van de gedachte om zolang de realisatie van een spoorverbinding nog ver weg is, ook te verkennen of het mogelijk is in de tussentijd het vrijkomende extra asfalt te benutten voor een substantiële verbetering van de OV-bereikbaarheid, waarbij te denken valt aan een verbeterde snelwegbus, 'superbus' of innovatieve duurzaam aangedreven vervoereenheden met automatische voertuiggeleiding ('google driven minibus').




De realisering van een directe spoorlijn naar Utrecht zal hoe dan ook een langjarig traject zijn. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid tussen Breda en Utrecht is echter geen lange termijn doelstelling, maar vraagt om continue aandacht. Het inzetten van vernieuwende vervoerssystemen komt daarbij ook zeker in beeld. Wij zullen dit onder de aandacht brengen in ons overleg met de provincie Noord-Brabant, die als regionale vervoersautoriteit verantwoordelijk is voor het verlenen van de concessie voor deze interregionale verbinding.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Breda,


, burgemeester.


, secretaris.



Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Hare Excellentie mevrouw M. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Postadres
Postbus 90156, 4800 RH Breda

Bezoekadres
Stadskantoor
Claudius Prinsenlaan 10

Uw brief

Datum

Ons kenmerk

26 MEI 2014



Onderwerp
Voorkeursalternatief verbreding A27

Telefoon / Behandeld door
5293884 F. Pilzecker

Bijlagen
-1-

Hooggeachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw besluit over het voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder, zoals u dat bij brief van 18 april 2014 aan de Tweede Kamer heeft aangeboden. Het stemt ons tevreden dat u heeft gekozen voor een alternatief inclusief een gedeeltelijke reconstructie van Knooppunt Hoopolder, die binnen het voor dit project beschikbare budget valt te realiseren. Hiermee geeft u gevolg aan de motie Kuiken c.s. van december 2011, waarin het knelpunt Hoopolder als prioriteit wordt toegevoegd in de aanpak van de A27.

In uw brief geeft u aan Rijkswaterstaat opdracht te geven om een (ontwerp) tracébesluit op te stellen. De planning is om het tracébesluit in 2017 vast te stellen. Dit moet ertoe leiden dat in 2019 gestart kan worden met de aanpak van de weg, waarna die tussen 2023 en 2025 kan worden opgesteld. Hoewel wij ons realiseren dat een groot infrastructureel project als de aanpak van de A27 de nodige procedure- en voorbereidingstijd vraagt, willen wij u toch verzoeken alles in het werk te stellen om de verbreding van de A27 waar mogelijk te versnellen. De verbreding van de A27 staat al geruime tijd op de agenda. Het wordt nu echt tijd om deze verbinding tussen de belangrijke economische stedelijke regio's Noordvleugel Randstad en BrabantStad voortvarend aan te pakken.

In een voortvarende aanpak past naar ons mening ook dat bij de uitwerking van het voorkeursalternatief rekening wordt gehouden met een toekomstige spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Dit om te voorkomen dat een eventuele aanleg daarvan door de verbreding van de A27 wordt bemoeilijkt. In verschillende moties (o.a. motie Kuiken c.s.) is vastgelegd dat deze spoorlijn door de verbreding van de A27 niet onnodig duur mag worden gemaakt. In uw brief aan de Tweede Kamer over het voorkeursalternatief lezen wij daar echter niets over terug. Wij vragen u daarom bij de opstelling van het (ontwerp) tracébesluit voor de A27 waar nodig rekening te houden met het 'niet onmogelijk maken' van de spoorlijn, zoals beoogd in de betreffende Kamerstukken. Meer specifiek geldt dat voor het ontwerp van het Knooppunt Hoopolder en het tracédeel Scheiwijk-Werkendam.


Voor het laatstgenoemde tracédeel hebben wij in regionaal verband reeds een ruimtelijke inpassingstudie laten uitvoeren ('Ontwerpstudie spoorlijn A27', Movares, april 2011). Deze studie heeft gedeputeerde Van Heugten namens de Bestuurlijke Advies Groep A27 Spoor per brief van 10 mei 2011 aan u aangeboden. In die brief zijn de bevindingen en aanbevelingen uit het studierapport samengevat. In reactie daarop heeft u bij de beantwoording van schriftelijke vragen bij het AO MIRT van juni 2011 toegezegd bij de uitwerking van de plannen voor de A27 rekening te zullen houden met een spoorlijn tussen Breda en Utrecht en daarbij uit te gaan van een zijligging.

Vanwege de actualiteit van dit dossier brengen wij de aanbiedingsbrief bij onze ontwerpstudie hierbij graag nogmaals onder uw aandacht.

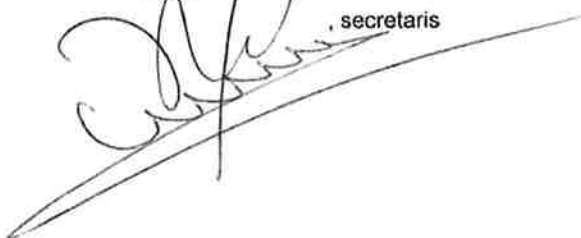
Wij vertrouwen erop dat u gehoor zult geven aan onze verzoeken.

Hoogachtend,

Het college van Breda,



, burgemeester



, secretaris

C.c.: Kamercommissie I&M, provincie Noord-Brabant, Regio West-Brabant

R.A.C. van Heugten
Gedeputeerde Mobiliteit en Financiën

De minister voor Infrastructuur en Milieu
Mevrouw Schultz van Haegen
Postbus 20904
2500 EX 's-GRAVENHAGE

Onderwerp
Spoorlijn Breda-Utrecht

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van mei 2010 is in relatie tot de uitkomsten van de 1^e fase van de MER/Planstudie A27 gesproken over het niet onmogelijk maken van een toekomstige spoorlijn Breda – Utrecht. Afgesproken werd dat de samenwerkende regionale partners zelf onderzoek zouden doen naar het niet onmogelijk maken van deze spoorlijn. De provincie Noord-Brabant heeft het initiatief genomen en opdracht gegeven voor dit onderzoek. De resultaten hiervan zijn gereed en met genoeg bied ik u die hierbij aan. Een afschrift van deze brief is tevens verstuurd aan de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu.

Voor het onderzoek zijn wij uitgegaan van de definitie van niet onmogelijk maken zoals uw voorganger in zijn brief van 18 mei 2010 aan de Tweede Kamer als volgt heeft omschreven: "een situatie waarbij de A27 volgens de huidige plannen wordt verbreed, zonder dat dit grote barrières (of hoge meerkosten) oplevert voor een toekomstige spoorlijn in diezelfde corridor". Omdat nog geen besluit is genomen over het voorkeursalternatief dat in de 2^e fase van de MER A27 wordt uitgewerkt, hebben wij ons onderzoek gebaseerd op het meest ruimtevragende alternatief, het wegontwerp voor de A27 volgens het alternatief C uit de 1^e fase MER A27. We hebben ons daarbij primair gericht op het tracédeel ter hoogte van Gorinchem, tussen Scheiwijk en Werkendam.

Zijligging

Als eerste hebben wij een ontwerpstudie laten maken voor de spoorlijn in een zijligging ten opzichte van de weg. Gezien de zeer beperkte ruimte tot de

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 68
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043



Datum
10 mei 2011

Ons kenmerk
2728476

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
E.N.L.P. Wieme

Directie
Economie & Mobiliteit

Telefoon
(073) 681 23 56

Fax
(073) 680 76 31

Bijlage(n)
1

E-mail
EWieme@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.



aanwezige bebouwing aan de oostzijde van de weg, is gekozen voor een situering van het spoor aan de westzijde. De ontwerpstudie laat zien dat een strakke bundeling van het spoor met de weg hier niet mogelijk is. Rekening moet worden gehouden met een onbruikbare tussenruimte tussen weg en spoor van 30 tot 40 meter. Dit is nodig om de verschillen in horizontale en verticale alignementen tussen weg en spoor op te vangen, voor ruimte voor de aansluitingen op de A27, het station en de overbrugging van het knooppunt Gorinchem. Overeenkomstig de uitkomsten van de 1^e fase MER A27 zijn wij in ons ontwerp uitgegaan van de bestaande vormgeving van dit knooppunt. De spoorlijn moet hier met een aantal hoogliggende kunstwerken de infrastructuur van de A15 en de Betuwelijn kruisen.

Datum
10 mei 2011
Ons kenmerk
2728476

Uit de ontwerpstudie blijkt dat bij een verbreding van het tracédeel van de A27 ter hoogte van Gorinchem op basis van het C-alternatief geen nieuwe fysieke barrières ontstaan die een toekomstige inpassing van de spoorlijn ten westen van de A27 in de weg staan. Aan dit ontwerp kleven naar onze mening echter een groot aantal bezwaren. Het totale ruimtebeslag van weg en spoorlijn is aanzienlijk (130 tot 140 meter breed) omdat geen optimale bundeling met de weg mogelijk is. Om het knooppunt Gorinchem te kruisen zal de spoorlijn een forse hoogteligging kennen wat uit oogpunt van ruimtelijke inpassing en milieuhinder problemen oproept. Tenslotte zijn er bij een zijligging geen mogelijkheden voor het behalen van synergievoordelen in de kosten voor de aanleg van de spoorlijn. Het tegendeel lijkt eerder het geval. Als bij de verdere uitwerking van het wegontwerp geen rekening wordt gehouden met de aanleg van een spoorlijn in de toekomst, zullen de kosten van de spoorlijn hoger uitvallen. In dat opzicht wordt onvoldoende recht gedaan aan de randvoorwaarden uit de definitie van het niet onmogelijk maken.

Middenligging

Naar aanleiding van bovenstaande bevindingen en mede op basis van de discussie in het rondtafelgesprek over de MKBA voor de spoorlijn Breda – Utrecht in de Tweede Kamer op 18 november 2010, hebben wij besloten tevens een nadere verkenning te doen naar de gevolgen van de wegverbreding bij een ligging van de spoorlijn in de middenberm van de weg. Het extra ruimtebeslag van deze variant is beperkt; standaard moet worden uitgegaan van 16 meter. Uit ons onderzoek blijkt echter dat dit extra ruimtebeslag door middel van optimalisaties kan worden beperkt en zelfs geheel binnen de profielbreedte van het wegontwerp zou kunnen worden opgevangen. Verder blijkt uit het onderzoek dat voor een middenligging weliswaar meer gronden moeten worden verworven dan voor de wegverbreding, maar dat het percelen betreft van dezelfde eigenaren. Ook zijn er mogelijkheden om werkruimte die nodig is voor de aanleg van de verbrede A27 te gebruiken als ruimtereservering voor een toekomstige spoorlijn. Dit alles biedt naar onze mening goede mogelijkheden om zonder grote risico's voldoende ruimte te reserveren voor een toekomstige spoorlijn.



Het onderzoek toont aan dat een middenligging van de spoorlijn als groot voordeel heeft dat aanzienlijke kostenbesparingen kunnen worden bereikt ten opzichte van een zijligging. Dit komt omdat er minder complexe kunstwerken nodig zijn om het knooppunt Gorinchem te doorkruisen. Ook hoeft aanzienlijk minder grond te worden verworven dan bij een zijligging. Daarnaast heeft een middenligging als voordeel dat de spoorlijn stedenbouwkundig en landschappelijk beter ingepast kan worden. Dit alles sterkt ons in de overtuiging dat de spoorlijn op dit tracédeel het best niet onmogelijk kan worden gemaakt door in te zetten op een ligging in de middenberm. Dit kan door het opnemen van een ruimtereservering in de middenberm of door een gefaseerde aanpak, waarbij met de fundering van de weg of de vormgeving van kunstwerken nu al rekening wordt gehouden met de spoorlijn. Wij zien dit ook als een toekomstvast investering; deze ruimte kan in de toekomst bij wijziging van inzichten ook worden gebruikt als doelgroepenstrook voor andere vormen van openbaar vervoer, goederenvervoer of eventueel een extra rijbaan voor autoverkeer.

Datum
10 mei 2011
Ons kenmerk
2728476

Aanbevelingen

Uit het onderzoek blijkt dat voor het niet onmogelijk maken van de spoorlijn in de toekomst een paar punten erg belangrijk zijn bij de verdere uitwerking van het wegontwerp in de 2^e fase van de MER/Planstudie A27. Dit geldt zowel voor een zijligging als een middenligging van de spoorlijn. Het betreft onderdelen voor het wegontwerp die nog niet zijn uitgewerkt in de 1^e fase van de MER A27.

Als eerste noem ik de brug over de Merwede. Op dit moment is niet besloten hoe de verbrede A27 de rivier gaat kruisen. Wordt dit een geheel nieuwe brug of een combinatie met de bestaande? Het ontwerp voor de rivierkruising is in grote mate bepalend voor het mogelijk houden van de spoorlijn. De kosten voor de spoorbrug stijgen aanzienlijk als hier geen rekening mee wordt gehouden. Het tweede belangrijke punt is het tracédeel door Gorinchem, inclusief de aansluiting A27 Avelingen, dat grotendeels op een kunstwerk ligt. Voor dit deel zal de keuze gemaakt moeten worden of hier rekening wordt gehouden met een verzwaring van de kunstwerken en/of een ruimtereservering. Als dit niet gebeurt, kan dit een grote impact kan hebben op de ruimtelijke inpassing en de kosten van een toekomstige spoorlijn.

Het derde punt is de kruising van de A27 met de A15 en de Betuwelijn bij het knooppunt Gorinchem. In de 2^e fase van de MER kan het nodig blijken om dit knooppunt te reconstrueren, bijvoorbeeld door het bouwen van fly-overs voor de wegaansluitingen. Als hierbij geen rekening wordt gehouden met de spoorlijn, kan deze feitelijk onmogelijk worden gemaakt vanwege de grote hoogte die dan voor de spoorlijn moet worden aangehouden.

Verder vragen wij aandacht voor een punt dat specifiek betrekking heeft op een mogelijke middenligging van de spoorlijn. Over het totale tracé van de spoorlijn kan een middenligging in combinatie met een zijligging op het noordelijke en



zuidelijk deel worden toegepast. Wij spreken dan van de hybride variant. De weg zal daarvoor op twee plaatsen gedeeltelijk moeten worden gekruist. Om deze hybride variant mogelijk te houden, zal ook hier bij de verdere uitwerking van het wegontwerp naar gekeken moeten worden.

Datum

10 mei 2011

Ons kenmerk

2728476

In dit stadium is het nog niet mogelijk een betrouwbaar beeld te geven van de kosten die zijn gemoeid met de noodzakelijke voorinvesteringen om de aanleg van de spoorlijn in de toekomst mogelijk te houden. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal onbekende factoren en uitgangspunten voor het ontwerp van de weg en de spoorlijn daarvoor nog te groot is. Als bij de verdere uitwerking van het wegontwerp in de 2^e fase van de MER tevens voldoende aandacht wordt gegeven aan de inpassing van de spoorlijn, kan zicht ontstaan op de omvang van de voorinvesteringen.

De bevindingen van het onderzoek naar het niet onmogelijk maken zijn verwerkt in het bijgevoegde rapport 'Ontwerpstudie spoorlijn A27, een toekomstvastе weg die spoort' (Movares, april 2011). Wij vragen u afsluitend kennis te nemen van de bevindingen van dit onderzoek en bovenstaande aanbevelingen te betrekken bij de verdere uitwerking van het wegontwerp in de 2^e fase van de MER A27.

Graag bespreek ik deze resultaten met u in het komende Bestuurlijk Overleg MIRT in mei van dit jaar.

Hoogachtend,

Namens de Bestuurlijke Advies Groep A27-Spoor,



R.A.C. van Heugten,
Gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant
en voorziter van de BAG A27-Spoor.

