



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Aan Gedeputeerde Staten van Utrecht
P/a info@provincie-utrecht.nl

*Cc Statencommissie Milieu en Mobiliteit
Cc Statencommissie Ruimte, Groen en Water*

Utrecht, 19 mei 2020

Geacht College,

Vorig jaar sloten vijf partijen van uw Staten een coalitieakkoord met onder meer de volgende passage:
“Mocht er op Rijksniveau een nieuwe situatie ontstaan, dan zullen we opnieuw onze positie bepalen. In de uitwerking van dit project dienen een goede waterhuishouding en verbetering van de leefkwaliteit voor omwonenden geborgd te worden. In dit verband achten we een uniforme maximumsnelheid van 80 km/u op de hele Ring Utrecht wenselijk.”

Een nieuwe situatie

Welnu, er is een nieuwe situatie ontstaan. En daarom roepen wij het College van GS en de Staten op om zich actief in te zetten voor alternatieven die wel voldoen aan de in het coalitieakkoord weergegeven criteria, met als eerste stap een pleidooi voor 80 km/uur op de hele Ring.

Op 17 juli 2019 vernietigde de Raad van State het Tracébesluit voor de Ring Utrecht A12/A27. Dat betekende een dikke streep door de plannen van het Rijk om de Ring tot 2x7 rijstroken te verbreden en daarvoor opnieuw een deel van Amelisweerd te kappen. Het door de Raad van State overgenomen PAS-arrest van het Europees Hof was al genoeg reden tot vernietiging, al onze verdere bezwaren hoefden niet meer te worden behandeld.

Spoedig daarop kondigde minister van Nieuwenhuizen aan toch weer een overeenkomstig Tracébesluit te willen nemen, nu voorzien van een stikstofparagraaf. In het kader daarvan heeft het Rijk een nog onvolledige milieueffectrapportage uitgebracht, specifiek over de bouwmethode.

De commissie m.e.r. heeft hier op 9 april 2020 een advies uitgebracht¹. Haar oordeel is hard: er kleven grote risico's aan de gekozen uitvoeringsmethode en de gevolgen voor natuur, milieu en omgeving zijn onvoldoende onderzocht. De commissie m.e.r. verwijst feitelijk de hele MER naar de prullenbak en vraagt het Rijk de milieueffectrapportage over te doen.

¹ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts2_toetsingsadvies.pdf

Grote probleem met de bouwmethode

Waar gaat het om? Om het grondwater tegen te houden ligt onder het asfalt tussen knooppunt Lunetten en het bos Amelisweerd kunststoffolie en aansluitend een betonnen bak in Amelisweerd. Verbreden naar 2x7 rijstroken kan leiden tot het scheuren van het folie, met als uiterste consequentie dat de snelweg in een kanaal verandert. Na de vernietiging van het Tracébesluit heeft Rijkswaterstaat een nieuwe oplossing voorgelegd om tijdens de bouw en daarna geen last te hebben van het grondwater, daarbij erkennend dat eerder gekozen oplossingen niet voldoen.

Rijkswaterstaat wil nu gedurende anderhalf jaar een *70 (!) meter diepe schermwand van 3,7 kilometer lengte* aan weerszijden van het tracé bouwen, rondom het folie en de bak, *dóór* de bestaande weg en door twee spoorlijnen. Hiervoor zouden aan weerszijden *24 uur per dag* machines sleuven moeten graven en vrachtwagens af- en aan moeten rijden om grond af te voeren en bentoniet aan te voeren. Bentoniet is een kleisoort die een tamelijk waterdichte wand vormt en heel langzaam verhardt. Er bestaat dus ook het risico dat de diepwanden niet waterdicht genoeg zijn of dat de kleibodem op 70 meter poreus blijkt. Bovendien is voor deze methode veel extra werkruimte nodig - meer dan in het oude Tracébesluit is aangegeven. Over de gevolgen voor de leefbaarheid in aanliggende wijken als Lunetten en Rijnsweerd wordt niet gerept. De commissie m.e.r. stelt dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Het gaat daarbij onder meer om de milieueffecten van bemaling en de schermwandconstructie, bouwriscos en de gevolgen voor de kwetsbare natuurwaarden in het gebied. De commissie m.e.r. maakt zich zorgen dat de wanden blijvend voor problemen voor grondwaterstromingen blijven zorgen. Ook wijst de commissie erop dat de effecten van emissies van CO2 en stikstof niet zijn onderzocht.

Terzijde: de gekozen bouwmethode heeft grote consequenties voor de begroting van het project. Al ruim 10 jaar is hiervoor taakstellend een bedrag van 1,2 miljard euro geraamd. Een bedrag waarvan de realiteitswaarde al langer werd betwijfeld. De thans gekozen methode – eerder nooit als zodanig voorzien - betekent ongetwijfeld een zeer forse overschrijding van dit bedrag. Daarnaast moet er rekening worden gehouden dat de realisatietijd nog anderhalf jaar langer zal duren, wat een nog langere periode van grote druk op het onderliggend wegennet betekent.

Stikstofruimte

Voor de provincie speelt er nog ander belangrijk element: de stikstofproblematiek. De verbreding is thans voorgedragen als een van 7 MIRT-projecten waarvoor stikstofruimte dient te worden gevonden. Het is nog altijd onduidelijk hoe dit zou kunnen. Ook de commissie m.e.r. heeft haar verbazing geuit dat over de stikstofdepositie tijdens de bouw en daarna niets in de voorliggende MER is opgenomen. In de regio Utrecht concurreert het plan tot verbreding direct met de stikstofruimte die moet worden gevonden voor een ambitieuze en ook door het Rijk nadrukkelijk gewenste woningbouwopgave. Dankzij de door de Tweede Kamer aanvaarde motie-Moorlag behoort tot de spelregels dat thans ingediende en in te dienen woningbouwplannen voorrang hebben op de MIRT-projecten. Wanneer dit project wordt aangemeld vormt het echter wel een claim op stikstofruimte die na dat moment ingediende woningbouwplannen vervolgens kan blokkeren. En die stikstofclaim neemt door de gekozen bouwmethode ook nog eens flink toe!

Op 11 mei jl. hebben Kamerleden van GroenLinks en D66 schriftelijke vragen gesteld over zowel de bouwmethode als de geclaimde stikstofruimte.²

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z08311&did=2020D17787> en voor de volledigheid als bijlage toegevoegd

Een ander perspectief

Het beleidslandschap op het gebied van mobiliteit, luchtkwaliteit en natuurkwaliteit is heel snel aan het veranderen. Zie ook diverse recente publicaties van het Rijk en adviserende instanties (KiM³, CPB). In haar brief van 23 april jl. over de contouren van de Nationale Omgevingsvisie⁴ schetst de minister van Binnenlandse Zaken een perspectief waarin de luchtkwaliteit overal binnen de WHO-normen dient te blijven. Een perspectief waarin gekozen wordt voor een schaa sprong voor het OV en een stevige versterking van de natuurkwaliteit.

Sinds 2009 hebben Utrechtse bewonersorganisaties voortdurend praktische en technisch haalbare alternatieven ingebracht. Op korte termijn brengt verlaging naar 80 km per uur al meer capaciteit en veiligheid. Naar aanleiding van een 2015 gepubliceerde mkba raadge het Centraal Planbureau in de aan haar gevraagde second opinion aan, met een definitief besluit te wachten tot 2022 en daarbij een *alternatief met 2x6 rijstroken binnen de bak* in ogenschouw te nemen.⁵ Een advies dat nu opnieuw van waarde is. Het ingenieursbureau SUUNTA heeft in opdracht van de Kerngroep dit concrete alternatief uitgewerkt (zie <https://www.stopverbreidingringutrecht.nl/rapport-suunta>). Wij hebben de Staten hier al eerder op geattendeerd. Zoals wij ook in onze meest recente brief aan de Tweede Kamer (zie bijlage) hebben laten weten: het 2x6 alternatief voldoet aan alle gestelde eisen op het gebied van veiligheid en doorstroming, behoeft geen schermwandconstructie en is vele, vele honderden miljoenen goedkoper.

Zoals uw coalitieakkoord stelt: een goede waterhuishouding en verbetering van de leefkwaliteit voor omwonenden zijn de uitgangspunten voor een gewenste oplossingsrichting. Het advies van de commissie m.e.r. geeft aan dat de verbreding in de thans voorziene vorm grote risico's inhoudt voor juist die waterhuishouding en dat de leefkwaliteit voor omwonenden zelfs al tijdens de uitvoeringsfase geweldig onder druk komt te staan.

Nu is het tijd voor gezonde, verstandige en toekomstgerichte keuzes, juist ook voor de regio Utrecht en haar inwoners. De provincie en de gemeente Utrecht hebben veel meer baat bij een schaa sprong in gebruik en kwaliteit van het fiets- en OV-netwerk als daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid. Wij roepen u op om in lijn van uw coalitieakkoord de belangen van Utrechtse inwoners en de Utrechtse natuur te beschermen en alles in het werk te stellen om het Rijk van een andere keuze te overtuigen.

Namens de Kerngroep Ring Utrecht,

Jos Kloppenborg
Angela Gallé

Bijlagen:

- Brief Kerngroep Ring Utrecht d.d. 6 mei 2020 aan Vaste Kamercommissie I&W
- *Het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage over A27/A12 ring Utrecht; vragen ingediend door Suzanne Kröger, Kamerlid GroenLinks; Rutger Schonis, Kamerlid Democraten*
66

³ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/20/coronacrisis-verandert-werksituatie-en-mobiliteit-mogelijk-blijvend>

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/04/23/kamerbrief-over-nadere-keuzes-in-het-kader-van-de-nationale-omgevingsvisie/kamerbrief-over-nadere-keuzes-in-het-kader-van-de-nationale-omgevingsvisie.pdf>

⁵ <https://www.cpb.nl/publicatie/second-opinion-mkba-ring-utrecht>