



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Aan de Vaste Kamercommissie

Infrastructuur en Waterstaat

p/a cie.iw@tweedekamer.nl

Betreft: Tracébesluit Ring Utrecht A12/A27

Utrecht, 5 december 2020

Geachte Kamerleden,

Komende maandag, 7 december, bespreekt u het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Tot dat meerjarenprogramma behoort sinds jaar en dag het project Ring Utrecht A12/A27. Op 17 november jl. ondertekende minister Cora van Nieuwenhuizen een nieuw Tracébesluit (TB) ter vervanging van het vorig jaar door de Raad van State vernietigde TB. De Kerngroep Ring Utrecht kan dit besluit niet anders zien dan als een wilde gok waarmee deze minister nog even wil scoren voor zij als minister van het toneel verdwijnt.

Nog altijd is de minister een verbreding tot 14 (plaatselijk zelfs 15) rijstroken van plan, ten koste van het landgoed Amelisweerd. Maar niet alleen van Amelisweerd. Het op 2 december gepubliceerde TB gaat uit van de kap van ruim 67 hectare aan bos en bomen, waarvan 8,26 hectare NNN ('Ecologische Hoofdstructuur'). Dat zijn vele duizenden bomen, waaronder eeuwenoude eiken in Amelisweerd. Uit het TB blijkt dat de compensatieopgave nog niet is gevuld. Zo'n 15 hectare moet nog ergens 'landen', waarbij gesproken wordt van een bosuitbreiding bij IJsselstein, vele kilometers ver weg.

Na het tekenen van het besluit heeft de minister de Kamer verrast met de elders in een bijzin vermelde verhoging van het taakstellend budget naar 1490 miljoen. Het lijkt raadzaam, dat de Kamer de minister grondig ondervraagt naar de onderbouwing van dit bedrag, zeker omdat het de Kerngroep niet zou verbazen dat het niet bij deze verhoging met 265 miljoen blijft.

Een onzorgvuldig besluit

Een eerste impressie van de informatie uit 24 mappen toont al snel aan, dat het besluit op zeer onzorgvuldige wijze en op zeer onzorgvuldige gronden is genomen.

Rijkswaterstaat heeft gekozen voor een schermwandmethode (naar blijkt in het TB tot liefst 75 meter diep) om te voorkomen dat de A27 tijdens de werkzaamheden onder water zou lopen. Op 9 april van dit jaar heeft de commissie m.e.r. een buitengewoon kritisch advies uitgebracht over deze methode. Tevens vroeg de commissie m.e.r. om een onderbouwing van de nut en noodzaak van de verbreding en miste de commissie m.e.r. een stikstofparagraaf; uitgerekend de grond waarop het eerdere TB 2016 is vernietigd.

Rijkswaterstaat heeft de commissie m.e.r. naar aanleiding van een tweede kritisch advies in juli dit jaar namens de minister laten weten dat de commissie niet verder om advies zou worden gevraagd, noch over de onderbouwing van nut en noodzaak, noch omtrent een onderbouwing van de aan het project verbonden stikstofruimte. De definitieve MER zou deel uitmaken van het Tracébesluit. Al een eerste lezing van het TB en de bijbehorende MER laat zien dat het besluit onzorgvuldig mag worden genoemd en de commissie m.e.r. ten onrechte is gepasseerd.

Nut en noodzaak

De noodzaak tot verbreding naar 2x7 rijstroken is onderbouwd met prognoseberekningen voor het jaar 2040 op basis van het vigerende WLO2-scenario Hoog. Dit terwijl het TB zelf al aangeeft dat het WLO scenario Laag een hogere mate van waarschijnlijkheid heeft (TB p.26)!

Niet meegenomen in deze prognose: onder meer invoering vormen van beprijzing, vrachtwagenheffing (Rutte 3), toekomstige versterking klimaatbeleid, de hogere OV- en fietsambitie van regio en provincie. En helemaal niet meegenomen: de structurele toename van het thuiswerken, thans door talloze bedrijven en overheden als een toekomstig gegeven beschouwd (Covid 19).

Gegeven de invoer van het hoge WLO scenario mag het gerust opmerkelijk worden genoemd dat ook voor 2040 er geen doorstromingsprobleem in de richting Z-N (nu reeds 6 rijstroken) voor de spits wordt verwacht in de huidige configuratie. Dat is de zijde van het NNN ("EHS") gebied Amelisweerd waar verbreding onder het "nee, tenzij" regime valt van de Provinciale Verordening. Daarmee vervalt de reden tot kap en verbreding aan deze zijde.

Tabel 3-10 Effecten op NoMo-reistijdfactoren volgens 2040 Hoog en 2030 GE.

Referentie en Project volgens 2040 Hoog, ochtendspits (OS) en avondspits (AS), in rood de overschrijdingen van de streefwaarde (bron: NRM)

Traject				Referentie		Project	
Van	Naar	Via	Streefwaarde	OS	AS	OS	AS
A27 Utrecht-Noord	Knooppunt Lunetten	A27	2,0	2,5	2,3	1,5	1,0
Knooppunt Lunetten	A27 Utrecht-Noord	A27	2,0	1,3	1,3	1,3	1,3
Knooppunt Rijnsweerd	Knooppunt Hoevelaken	A28	1,5	1,0	1,2	1,0	1,3
Knooppunt Hoevelaken	Knooppunt Rijnsweerd	A28	1,5	1,6	1,3	1,5	1,1

Referentie en Project volgens 2030 GE, ochtendspits (OS) en avondspits (AS), in rood de overschrijdingen van de streefwaarde (bron: NRM)

In de richting N-Z is er in de spits op twee plekken wel sprake van congestie boven de in de Nota Mobiliteit (2005) weergegeven norm van 2,0. Dit is zeer wel op te vangen door een aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd en een verbreding binnen de huidige bak in Amelisweerd. Ons inziens leidt de onderbouwing van nut en noodzaak in het TB tot de conclusie dat een verdere uitwerking en verfijning van het SUUNTA rapport (2x6 binnen de bak) de meest voor de hand liggende optie is binnen de door het Rijk vastgestelde eisen, zeker wanneer daar een actualisatie van de maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) wordt verricht.

Stikstof

Blijkens het Tracébesluit denkt de minister dat een groot deel van de toename van stikstofdepositie ten gevolge van dit project in 2030 kan worden gecompenseerd uit het Stikstofregister (SSRS). Dat SSRS bevat blijkens het TB "positieve salderingsruimte 2030 t.g.v. de landelijke snelheidsverlagingsmaatregel". Uit een quickscan blijkt dat die ruimte veel kleiner is dan wat de minister eruit lijkt te willen halen (*een rapport over de quickscan is op aanvraag bij de Kerngroep Ring Utrecht beschikbaar*). Naar alle waarschijnlijkheid heeft de minister veel meer in het SSRS gestopt dan alleen de snelheidsmaatregel. Omdat het SSRS niet openbaar raadpleegbaar is, is dat niet te achterhalen. De Kerngroep is van mening dat de Kamer de minister om openbaarmaking van dat register zal moeten vragen, van welke maatregelen zij de effecten daarin heeft verwerkt en hoe zij die effecten heeft berekend. Daarbij herinneren we de minister graag aan haar antwoord op Kamervragen (AH 331, 2020Z14093, antwoord ontvangen 7 oktober 2020): *“Voor MIRT-projecten maak ik gebruik van het deel van de depositieruimte door de snelheidsverlaging dat op **dezelfde wijze** is berekend als de depositiebijdrage van het MIRT-project. Dit is de gebruikelijke werkwijze bij een projectspecifiek depositieonderzoek voor een Tracébesluit, ook in de periode voor het PAS.* Openbaarheid van invoergegevens is van het grootste belang omdat eerst dan helderheid ontstaat over hoeveel stikstofruimte dit project wegneemt van de stikstofruimte die benodigd is voor de woningbouw in de regio.

De minister doet voorts op bijzondere wijze een beroep op de ADC toets.

Wat de **A** (geen Alternatief) betreft gaat het TB opmerkelijk genoeg niet in op mogelijke alternatieven maar rechtvaardigt het Rijk zich door slechts te verwijzen naar de trechtering vanaf 2008. Dit bij een project waarvan weinigen zullen zeggen, dat als wij in 2020 voor dezelfde opgave zouden staan, wij precies dit plan zouden hebben uitgewerkt.

Wat de **D** (Dwingend algemeen belang) betreft verwijst de minister in slechts enkele zinnen naar het economisch belang van de verbreding., terwijl als bekend nog vorig jaar de stikstofproblematiek door de Raad van State van zodanig belang werd geacht dat het TB alleen al om die reden sneuvelde. Dan hebben wij de klimaatproblematiek nog niet genoemd. Er valt ook nog wel wat af te dingen op het economisch voordeel. De aanleg, die minstens acht jaar zal vergen, zal met zekerheid (wij noemen hier enkel al de volledige afsluiting van de A27 wanneer de schermwand dwars over de weg zelf moet worden aangebracht) gedurende die acht jaar voor een economische schade zorgen waar de eventuele revenuen van vele jaren later bij verbleken.

Tenslotte roept de **C** (van Compensatie) ook heel wat vragen op, zoals de aantasting van prioritaire gebieden en de kwaliteitswinst van compensatie op de Veluwe.

Tenslotte

Zeer opmerkelijk is dat de extra kaalslag in Amelisweerd (en ook in onder meer Lunetten) ten opzichte van het vernietigde TB die het gevolg is van de realisatie van de 3 meter brede schermwand nergens wordt benoemd of meegenomen in de deelrapporten over natuur of de MER van de schermwandmethode. Binnen en buiten Amelisweerd kost dit wellicht ook weer honderden bomen.

Minister van Nieuwenhuizen heeft de Kamer opgescheept met een geldverslindend project dat een fossiel relict is uit een tijd dat nog gedacht werd dat meer asfalt de oplossing was. Uit een tijd dat geld geen probleem was (het "startbedrag" van 1,2 miljard zou in 2008 nog geheel gevuld worden met de aardgasbaten uit Groningen). De Kerngroep Ring Utrecht zal tegen het besluit in beroep gaan en er is reden om aan te nemen dat dit beroep zal slagen. Inmiddels heeft het plan geen draagvlak meer in de Utrechtse gemeenteraad en Provinciale Staten. Het wordt tijd dat ook de Tweede Kamer haar verantwoordelijkheid neemt en tegen de minister zegt dat dit plan op drijfzand berust en dat zoveel geld zoveel beter is te besteden.

Wij wensen u veel moed en wijsheid toe.

Met vriendelijke groet en hoogachtend,

Jos Kloppenborg

Kerngroep Ring Utrecht

kru@stopverbredingringutrecht.nl

06 1851 2370