



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Utrecht, 14 maart 2021

Aan Eurocommissaris Milieu
Frans Timmermans
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium
frans-timmermans-contact@ec.europa.eu

Geachte heer Timmermans,

Als inwoners van Utrecht maken wij ons zorgen over het besluit van onze inmiddels demissionaire minister van I&W om ondanks dat eigenlijk alle seinen hiervoor op rood staan toch een nieuw Tracébesluit te ondertekenen voor de A 27/ A12 Ring Utrecht. De minister beroept zich hierbij op de door deskundigen zeer in twijfel getrokken "noodzaak" voor deze verbreding om de doorstroming van het verkeer in de toekomst te waarborgen. Zij maakt daarbij o.a. gebruik van de, volgens haar, beschikbare ruimte in de zogenaamde stikstofboekhouding (SSRS) om dit project uit te kunnen voeren.

Dit besluit is alleen maar genomen omdat (zoals u in uw interview in Trouw van donderdag 4 maart aangeeft) *"de Nederlandse politiek de neiging heeft om mensen niet uit hun comfortzone te willen halen"* en we liever na de Covid pandemie *"gewoon weer doorgaan waarmee we bezig waren"*.

In deze brief gaan we specifiek in op de problematiek rondom stikstof.

Al decennialang weet de Nederlandse overheid dat de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden te hoog is. Met name economische activiteiten veroorzaken de stikstofuitstoot: industriële landbouw, industrie en verkeer en vervoer. Om de economie vooral niet te schaden hebben de diverse opeenvolgende regeringen in Nederland steeds weer rekentrucs bedacht om de Europese Commissie te doen geloven dat Nederland het stikstofprobleem voortvarend aanpakt zonder ook maar iets aan de stikstofuitstoot te veranderen. In juni 2019 heeft de hoogste bestuursrechter, de Raad van State, na instructie van het Europees Hof, een eind gemaakt aan een van de belangrijkste rekentrucs, de zogenaamde PAS-regeling. Maar het reservoir van rekentrucs waarover de regering beschikt is nog lang niet uitgeput.

De agrarische sector is de grootste stikstofuitstoter. Hoewel verkeer en vervoer dus niet de grootste zijn, willen wij in deze brief uw aandacht vragen voor een aantal trucs, die de Nederlandse regering toepast, toegepast heeft of van plan is te gaan toepassen. Met het doel de aanleg van snelwegen niet te laten stranden op de extra stikstofuitstoot door de verkeersaantrekkende werking van nieuwe wegen. De regering zoekt dan ook naarstig naar "stikstofruimte", dat is depositievermindering die nodig is om nieuwe projecten mogelijk te maken. Die "stikstofruimte" is intussen gevonden in de "snelheidsmaatregel": op rijkswegen is landelijk de maximumsnelheid tussen 6 en 19 uur teruggebracht tot 100 km/u. Dankzij rekentrucs (waarover verderop meer) levert die

snelheidsmaatregel voldoende stikstofruimte om woningbouwprojecten nabij Natura 2000 gebieden mogelijk te maken, en bovendien voor 7 aangemerkte grote snelwegprojecten.

Omdat woningbouwprojecten meestal slechts een tijdelijke stikstofuitstoot geven (zeker als de woningen aardgasvrij worden en het autogebruik van de nieuwe bewoners wordt beperkt,) en omdat wij niet ontkennen dat er in Nederland nog steeds woningnood is, gaan wij in deze brief niet verder in op woningbouwprojecten. Voor het huidige kabinet was - zonder dat dat expliciet werd gemaakt - de belangrijkste reden voor de snelheidsmaatregel ontegenzeggelijk de mogelijkheid nog meer snelweg aan te leggen.

De Nederlandse overheid heeft voor elke stap in het proces van snelheidsmaatregel tot en met wegenbouwprojecten rekenstrucs bedacht. Die rekenstrucs (1) krikken de vermindering van de stikstofuitstoot door de snelheidsmaatregel kunstmatig op; (2) verspreiden die uitstoot over de omgeving kunstmatig meer, zodat de depositie lijkt af te nemen; en (3) verminderen de toename van de stikstofuitstoot ten gevolge van de wegenprojecten, wederom kunstmatig. Van elk van deze strucs geven we hieronder voorbeelden. De voorbeelden zijn deels gebaseerd op berekeningen (sommige in onze opdracht) door model- en data-experts, werkzaam bij de adviesbureaus Geetacs en Stratus.

Rekenstruc 1: verhoog de opbrengst van de snelheidsmaatregel door de uitstootvermindering omhoog te krikken

Van deze truc geven we vier voorbeelden:

1a. Emissiefactoren op snelwegen. Tot 15 oktober 2020 werd verondersteld dat de samenstelling van het verkeer in 2030 zodanig zou zijn dat de gemiddelde uitstoot van auto's nauwelijks afhing van de maximumsnelheid. Dat zou bijvoorbeeld het geval zijn bij een groot aandeel elektrische auto's. Maar op 15 oktober 2020 zijn er nieuwe kengetallen ingevoerd, waardoor auto's opeens wel minder gaan uitstoten als ze niet zo hard meer mogen rijden op snelwegen. Het gaat om kengetallen voor het jaar 2030. Er is geen enkele onderbouwing voor deze snelheidsafhankelijkheid te vinden (TNO vindt de onderbouwing voor 2025 "beperkt", hetgeen een eufemisme is voor "afwezig"; laat staan de getallen voor 2030). Het is dus pure speculatie dat de snelheidsmaatregel in 2030 iets oplevert ten gevolge van verlaagde uitstoot door auto's.

1b. Door het verlagen van de maximumsnelheid overdag wordt het rijden over de snelweg iets minder aantrekkelijk. Een beperkt aantal automobilisten zal daarom een andere route kiezen, veelal over provinciale wegen. De rijksoverheid past nu de volgende rekenstruc toe: de kleine vermindering van het verkeer op de rijksweg wordt volledig verwerkt, en resulteert dus in een extra vermindering van de uitstoot; maar de toename op de provinciale wegen wordt bijna nooit meegenomen. Alleen wegen waar de toename echt totaal niet meer weg te praten is worden nog meegenomen; en dat zijn er weinig, omdat immers de snelheidsmaatregel slechts een enkeling van de snelweg naar de provinciale weg zal drijven. De afname op de snelweg wordt meegenomen, de toename op de andere wegen niet. Zo weet je zeker dat je een truc hebt om de netto opbrengst van de maatregel kunstmatig te verhogen.

1c. Rijkswaterstaat veronderstelt weliswaar dat het aantal autoritten niet verandert door de snelheidsmaatregel (enkele automobilisten kiezen wel een andere route, maar iedereen blijft zich verplaatsen van a naar b), maar toch blijkt in de berekeningen autoverkeer te verdwijnen. Daarvoor hebben we tot nu toe geen andere verklaring kunnen vinden dan een slimme afrondtruc die Rijkswaterstaat toepast: verkeersintensiteiten op provinciale wegen worden afgerond op

honderdtallen, voordat zij als invoer voor de verspreidingsmodellen gebruikt worden. Omdat het om kleine aantallen gaat blijft er vaak na afronding niets over.

1d. Emissiefactoren op de provinciale wegen. De kengetallen voor uitstoot door verkeer op provinciale wegen liggen veel lager dan die op de snelweg. Een auto die de overstap van snelweg naar provinciale weg maakt, wordt dus opeens veel schoner (in de berekening, wel te verstaan). Merkwaardig is ook dat er op provinciale wegen geen filevorming is. In een file stoten auto's meer uit dan in vrije doorstroming. Het is de overheid dan ook welkom dat de kengetallen voor de uitstoot ervan uitgaan dat er nooit file is op provinciale wegen. Het zal geen betoog hoeven dat de kengetallen voor 2030 op provinciale wegen net zo speculatief zijn als die op rijkswegen (zie 1a, hierboven). Overigens is het effect van deze rekentruc (1d) beperkt, omdat immers de meeste provinciale wegen uit de bestanden verwijderd zijn (rekentrucs (1b) en (1c)).

Rekentruc 2. Verdun de uitstoot zoveel mogelijk, zodat de depositie lokaal afneemt

Van deze rekentruc geven we één voorbeeld:

2a. De snelheidsmaatregel geldt alleen overdag. Dan is de verdunning van stikstof groter dan 's nachts, als gevolg van de dagelijkse gang in de meteorologische omstandigheden (het dag/nachteffect). De overheid kent dit effect, en waarschuwt ervoor bij bijvoorbeeld stankoverlast. Maar als het gaat om de snelheidsmaatregel negeert de overheid het effect volledig. Het verspreidingsmodel wordt gebruikt alsof er geen dag/nacht effect in de uitstoot en/of de meteorologie is. Dit leidt tot een aanzienlijke overschatting van het effect van de snelheidsmaatregel.

Rekentruc 3. Reken de uitstoot door snelwegprojecten omlaag

Tot nu toe heeft de overheid wegenprojecten steeds doorgerekend met een verspreidingsmodel dat dicht bij een weg de depositie onderschat; maar nog veel ernstiger is de onderschatting wat verder van de weg verwijderd, omdat auto's alleen meetellen als ze binnen 5 km van een Natura 2000 gebied rijden. De uitstoot van auto's die verder weg rijden wordt totaal genegeerd. Daardoor blijft 95% van de depositietoename door een wegenproject buiten beeld. De Raad van State heeft de regering intussen opgedragen die rekenmethode nog eens tegen het licht te houden. Geruchten gaan dat de regering toch wil vasthouden aan die 5 km grens.

Nu zou het in de lijn van de verwachting liggen dat als de overheid deze afkapgrens van 5 km hanteert voor de depositietoename door een wegwitbreiding, diezelfde overheid diezelfde afkapgrens zou hanteren voor de depositieafname ten gevolge van de snelheidsmaatregel. Dat past niet in het straatje van deze regering. Daarom wordt de depositieafname door de snelheidsmaatregel berekend met een ander model, dat - in het kort gezegd - bestaat uit het model dat op 5 km afkapt PLUS een model dat die afkapping corrigeert. Zo weet deze overheid zeker dat een wegenproject altijd minder depositietoename zal veroorzaken dan de snelheidsmaatregel oplevert.

Hierboven hebben we een aantal rekentrucs genoemd die er stuk voor stuk op gericht zijn wegwitbreidingen mogelijk te maken, door op papier de toename van stikstofdepositie op natuurgebieden te compenseren uit een snelheidsmaatregel. De minister van Infrastructuur en Waterstaat ontkent de rekentrucs altijd met "het is het beste model dat we hebben", maar dat is eenvoudig te weerleggen. Immers, ook al vindt de minister haar model het beste (hetgeen overigens

ten onrechte is), dan nog bedient ze zich van die rekentrucs. Het is opvallend dat alle bekende trucs steeds in dezelfde richting gaan: het afronden, het verwaarlozen van verkeerstoename, het speculatief voorschrijven van emissiefactoren, of het afkappen op 5 km: alles is erop gericht om wegebouw niets in de weg te leggen. Meestal brengt ze de trucs als modelvereenvoudigingen, maar nooit voert zij een vereenvoudiging door die de andere kant op zou kunnen werken. Wij maken ons ernstig zorgen over deze houding van onze overheid ten aanzien van Europees beschermde natuur.

De Kerngroep Ring Utrecht heeft beroep aangetekend bij de Raad van State tegen dit Tracébesluit en probeert momenteel ook de politiek te overtuigen van het belang van een andere keuze.

Wij vragen u of u bereid bent om de Nederlandse regering en met name het nieuw te vormen kabinet, in het licht van de door u geïnitieerde Green Deal, stevig aan te spreken op deze handelswijze en er voor te pleiten om verdere uitbreiding van snelwegen on hold te zetten en eerst te beoordelen wat echt nodig is om Nederland klimaatbestendig te maken en daarbij de bescherming van de nog aanwezige natuur te waarborgen.

Met dank voor uw aandacht.

Namens de Kerngroep Ring Utrecht,
Jos Kloppenborg (jos.kloppenborg@ziggo.nl)
Jan Morren (jmorren@xs4all.nl)

Correspondentie adres:
Louis Saalbornlaan 11
3584 GA Utrecht
Nederland

Cc: Commissioner Transport: Adina Valean