



Aan de Tweede Kamer
Commissie Infrastructuur en Waterstaat
p/a cie.iw@tweedekamer.nl

Betreft: verbreding A12/A27 Ring Utrecht
Utrecht, 10 mei 2021

Geachte leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Gefeliciteerd met uw verkiezing als Kamerlid! Als nieuw geïnstalleerde commissie voor Infrastructuur en Waterstaat wordt u geconfronteerd met een langlopend dossier: het plan om de Ring Utrecht te verbreden naar 2x7 rijstroken, ten koste van het geliefde natuur- en recreatiegebied Amelisweerd. Een plan, dat de scheidende Kamer niet voor niets controversieel heeft verklaard. Het is een duur en volkomen achterhaald plan, dat geen enkele verkeerskundige nu nog voor zijn of haar rekening zou willen nemen. Met deze brief brengen we u op de hoogte van onze bezwaren tegen dit plan.

We geven in enkele hoofdpunten aan waarom het Tracébesluit 2020 ons inziens niet kan doorgaan. In de bijgevoegde bijlage *Dossier Ring Utrecht A27/A12* kunt u meer informatie vinden over onze bezwaren en argumenten en verwijzingen naar rapporten.

Stikstof: een onopgelost probleem

In 2019 haalde de Raad van State een dikke streep door het Tracébesluit 2016 als direct gevolg van het 'PAS arrest' van het Europees Hof. De Raad van State heeft daarbij alle andere door ons ingebrachte bezwaren – zoals nut en noodzaak van de verbreding, de toenemende druk op en overlast voor Utrechtse stadswijken en de zwaar tekort schietende natuurcompensatie - verder niet in beschouwing genomen omdat het stikstofargument al voldoende was om het plan naar de prullenbak te verwijzen. Al deze argumenten blijven natuurlijk nog geldig en hebben in de huidige coronatijd alleen maar aan kracht gewonnen.

In november 2020 nam minister van Nieuwenhuizen een nieuw Tracébesluit. Of beter: zij haalde het oude, vernietigde, besluit nog eens uit de kast, nu voorzien van een nieuwe stikstofparagraaf. Zo wil de minister enkel de stikstofdepositie meerekenen binnen 5 kilometer van het Rijkswegennet, terwijl 90% van de depositie op grotere afstand neerdaalt. In het besluit over de ViA15 (januari 2021) heeft de Raad van State deze methode afgewezen. Daarbij volgde de Raad het advies van de commissie Hordijk. Het is aannemelijk dat zij over het TB Ring Utrecht hetzelfde oordeel zal vellen.

Grote risico's bouwmethode en toenemende kosten

Er is nog een belangrijke wijziging ten aanzien van het in 2019 vernietigde Tracébesluit. Tussen het knooppunt Lunetten en het bos Amelisweerd wordt het grondwater tegengehouden door plastic folie (1 mm dik). De kans dat deze folie gaat scheuren - en de A27 daarmee onder water komt te staan – is zo groot, dat de enige optie voor Rijkswaterstaat is om aan weerszijden over een lengte van bijna 2 kilometer een 70 meter diepe schermwand de grond in te frezen, zodat de grondwaterdruk kan worden weerstaan.

Dit zorgt weer voor andere grote risico's en problemen. Om te beginnen is dit een mega operatie: gedurende anderhalf jaar zijn 24 uur per dag en 7 dagen per week grote machines volcontinu in bedrijf met een enorme geluidsoverlast. De aanwezigheid van een tot 70 meter diepte doorgetrokken schermwand kan grote gevolgen hebben voor de grondwaterstand zowel voor het natuurgebied Amelisweerd als in de woonwijk.

Deze risico's zijn ook vermeld in de adviezen van de Commissie m.e.r. De commissie heeft het afgelopen jaar met nadruk gewezen op het ontbreken van een onderbouwing op het gebied van de stikstofdeposities als nut en noodzaak van de verbreding¹ en de minister gevraagd om alsnog een onderbouwing te leveren. In tegenstelling tot wat algemeen gebruik hoort te zijn, heeft Minister van Nieuwenhuizen deze nadere onderbouwing niet voorgelegd aan de Commissie m.e.r., maar heeft in november 2020 het TB zonder advies vooraf ondertekend. De keuze voor deze schermwandmethode is wellicht een van de redenen dat de begrote kosten inmiddels zijn gestegen tot bijna 1,5 miljard en de duur van het project met 1,5 jaar wordt verlengd tot 8 à 10 jaar in totaal.

Nut en noodzaak

Nut en noodzaak van de verbreding naar 2x7 rijstroken zijn al lang zeer omstreden. De uitkomst van de door de Kamer gevraagde mkba (maatschappelijke kosten/batenanalyse) was negatief. Alternatieven binnen de bestaande bak in Amelisweerd zijn nooit serieus meegenomen. In ons beroepschrift² gaan wij hier uitgebreid op in (p. 9-28).



Het TB gaat uit van prognoses voor het jaar 2040, die gestoeld zijn op een hoog groeiscenario, dat alom – ook bijvoorbeeld door CPB en PBL- als minder realistisch wordt gezien. Het veel waarschijnlijker scenario ‘Laag’ is niet doorgerekend. Dit terwijl de minister een week na het ondertekenen van het TB haar handtekening zette onder de regionale MIRT studie ‘Utrecht Nabij’ waarin een maatregelenpakket wordt aanbevolen dat tot een reductie van het verkeer op de Ring met 20% in 2030 leidt ten opzichte van de tot dusver geldende prognoses.

De coronapandemie heeft vrijwel alle grote werkgevers in de Utrechtse regio (zoals Rabo, ASR, gemeente en provincie) overtuigd van het belang van thuiswerken. Files zijn thans vrijwel niet aan de orde op de Ring, ook nu het verkeer weer toeneemt. Het is aannemelijk dat thuiswerken ook na deze pandemie op enige wijze structureel zal blijven.

Alternatieven

In 2019 heeft het ingenieursbureau Suunta een studie³ gepubliceerd die laat zien dat een oplossing met 2x6 rijstroken binnen de huidige bak aan alle door het Rijk geformuleerde criteria op het gebied van doorstroming en veiligheid voldoet, zeker bij een ook om andere redenen wenselijke maximumsnelheid van 80 km/uur. Er is, met andere woorden, een volwaardig alternatief mogelijk voor een fractie van de thans geraamde kosten, wat tegelijkertijd ook aanwending van het budget voor andere prioriteiten mogelijk maakt.

Daarnaast kiezen zowel gemeente als provincie voor een toekomst met minder autogebruik en meer gebruik van fiets + OV. Omdat 2/3 van het verkeer op de Ring een lokale of regionale herkomst of bestemming heeft, heeft dit direct effect op de verkeersintensiteit op de Ring. De door de hele regio gewenste schaa sprong voor fiets +OV biedt een gezond alternatief dat tegelijk de druk op het Rijkswegennet doet afnemen.

Macht, tegenmacht en vertrouwen

Het al meer dan 12 jaar durende drama ‘Ring Utrecht’ wordt gekenschetst door een bestuurscultuur waarin onderbouwde voorstellen en kritiek van burgers tot dusverre alleen maar als lastig wordt ervaren en terzijde wordt geschoven en het lokale en regionale bestuur monddood is gemaakt. De recente uitzending van ‘Zembla’ (18 februari)⁴ over de A27 en Amelisweerd heeft veel mensen de ogen geopend. In korte tijd heeft een petitie tegen de verbreding al bijna 130.000 handtekeningen ontvangen.

Negen jaar geleden schreef Pieter Winsemius met vooruitziende blik het rapport ‘Vertrouwen in de burger’. Sindsdien heeft het Rijk er veel aan gedaan om dat vertrouwen verder te beschamen. Informatie Tjeenk Willink heeft in zijn recente brief aan de fractievoorzitters burgerparticipatie als een voortdurende hordeloop geschetst. Laat de casus A27/Amelisweerd het startpunt zijn om op een andere manier over de toekomst van ons land en onze natuur te besluiten, ook indachtig de te halen klimaatdoelen in 2030. Daarbij hoort ook een andere manier om bereikbaarheid te realiseren: door te kiezen voor een duurzaam alternatief.

Wij vragen u dit controversiële plan af te wijzen en te kiezen voor natuursparende alternatieven, die voldoen aan de doelstelling van het project: de verbetering van zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid van de Utrechtse regio.

Wij treden graag met u in contact om hierover te praten en hopen dat u in de komende weken hiervoor een half uurtje in kunt plannen.

Vriendelijke groet,

Namens Kerngroep Ring Utrecht
Jos Kloppenborg
Marijke van Zoelen

kru@stopverbredingringutrecht.nl

¹ www.commissierner.nl/docs/mer/p25/p2505/2505_ts3_toetsingsadvies.pdf

² www.stopverbredingringutrecht.nl/beroepsschrift-tracebesluit-a27-a12/

³ www.stopverbredingringutrecht.nl/rapport-suunta/

⁴ <https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/de-strijd-over-asfalt>