

*Bewoners, overheden, deskundigen en adviescommissies pleiten voor heroverweging en goedkopere en schonere oplossingen*



**Dossier  
Verbreiding  
Ring Utrecht A27/A12  
bij Amelisweerd**

**Quick read voor Tweede Kamerleden**



**KRU | Kerngroep Ring Utrecht**

### *Highlights:*

- *in meerdere adviezen door de jaren heen van of in opdracht van de rijksoverheid wordt voor uitstel en/of nader onderzoek gepleit*
- *variant 2x6 binnen de bak is door Rijkswaterstaat (RWS) nooit serieus onderzocht*
- *verlies 67,26 hectare bos/bomen/natuur en natuurcompensatie is onvoldoende*
- *risico's schermwandmethode onvoldoende in kaart gebracht*
- *oplopende kosten*

### **Inhoud**

<b>1:</b>	<b>beleid en besluitvorming vanaf 2008</b>	<b>3</b>
<b>2:</b>	<b>negeren adviezen en regio</b>	<b>4</b>
<b>3:</b>	<b>kosten</b>	<b>5</b>
<b>4:</b>	<b>geen nut en noodzaak</b>	<b>6</b>
<b>5:</b>	<b>stikstof</b>	<b>7</b>
<b>7:</b>	<b>alternatieven</b>	<b>9</b>
<b>8:</b>	<b>grote risico's bouwmethode</b>	<b>10</b>
<b>9:</b>	<b>maatschappelijke weerstand</b>	<b>12</b>





# 1: beleid en besluitvorming vanaf 2008

- 2006:** Nota Mobiliteit: uitgangspunt: tegengaan van filevorming/vertraging op het hoofdwegennet. Geld – zgn. FES gelden (Fonds Economische Structuurversterking) uit de aardgasbaten – wordt vastgelegd voor de economische versterking Randstad.
- 2008:** RWS komt met plan voor verbreding van **2x4 naar 1x4 en 1x6**. Dit is in 2011 uitgevoerd. Vervolgens komt RWS met de **Startnotitie Ring Utrecht**. Eerste plan: nieuwe weg pal langs landgoed Rhijnauwen, deel van de landgoederen Amelisweerd/Rhijnauwen. Aantasting Nieuwe Hollandse Waterlinie. Alom vermoeden: truc om vervolgens met plan voor verbreding door Amelisweerd te komen.
- 2009:** Burgers en lokale deskundigen komen met eigen mobiliteitsalternatief: 'De Kracht van Utrecht'. Inzet op schaa sprong fiets +OV. **TK aanvaardt Motie Vendrik**: dit alternatief moet bij verdere planvorming worden betrokken. Dit burgerinitiatief wordt vervolgens toch door het ministerie terzijde geschoven.
- 2010:** RWS komt met nieuw plan: verbreding naar 2 x 7 rijstroken.
- 2011:** Ministerie stelt 2x7 als voorkeursvariant vast.
- 2012:** Verkiezingen, aanvankelijk resultaat: geen Kamermeerderheid meer voor verbreding. Regeerakkoord: coalitie kiest voor verbreding 2x7 (PvdA geeft VVD haar zin).
- 2013:** **Minister Schultz stelt Commissie Schoof in die besluitvorming nagaat**. Deze heeft een dubbel verhaal. In **2009** heeft de **Commissie Elverding** geadviseerd dat de maatschappij betrokken moet worden bij infrastructurele projecten. Politiek neemt dit advies in 2010 over. Commissie Schoof stelt dat bij het plan Ring Utrecht het kabinet zich hier **niet aan hoeft te houden omdat het voorstel van de Ring een half jaar eerder is ingediend dan het advies van de Commissie Elverding**. Dus alles is conform de regels volgens de Commissie Schoof.
- 2013:** Gemeente Utrecht komt met alternatief 2x6 rijstroken binnen de bak. Minister en RWS schuiven dit terzijde, met als argument de verkeersveiligheid. **TK wil nog een mkba analyse: is de investering van 1,2 miljard rendabel?**
- 2014:** RWS rekt vele varianten uit, maar niet een 2x6 variant.
- 2014:** **mkba** wordt openbaar: **alleen bij hoge economische groei van 3 % is het project rendabel**. **CPB advies: stel het project uit** en kijk ook naar goedkopere 2x6 alternatief. **Minister Schultz tegen de TK**: 'Deze regering kiest voor hoge economische groei, dus ga ik voor dit scenario'.
- 2016:** **Ministerie en RWS leggen plan 2x7 voor. Bijna 1400 zienswijzen ingediend**, waaronder die van **gemeente Utrecht en provincie Utrecht**. Met vragen en opmerkingen over de feitelijke onderbouwing, risico's rond bouwen binnen het folie en de bak, natuurwaarden en compensatie. In **december 2016** zet minister Schultz haar handtekening onder TB Ring Utrecht A27/A12.
- 2017:** **Kerngroep Ring Utrecht dient beroep in bij Raad van State**. Naast hierboven genoemde onderwerpen wijst de Kerngroep op de gevolgen van de toename van stikstofdepositie op N2000 gebieden.
- 2018:** **in September komt ministerie met een aanvullend TB**. RWS is vergeten bij het TB 2016 rekening te houden met werkerreinen voor de aannemer. Er moet nog veel meer groen en bomen langs het Tracé worden gekapt (**28 hectare extra**); het blijkt ook dat de bomen niet meer gecompenseerd kunnen worden rond Utrecht. Teveel bomen moeten gekapt worden.
- 2019:** 6 juni: KRU presenteert verkeerskundig alternatief: 2x6 binnen de bak + 80 km/uur, dat aan alle verkeerskundige eisen voldoet (**SUUNTA-rapport**).  
17 juli: **Raad van State vernietigt TB** vanwege stikstof.
- 2020:** Voorjaar: RWS weigert een gesprek met verkeerskundig bureau over het alternatief 2x6, verwerpt alternatief van KRU via 2 A4tjes met losse opmerkingen.  
November: Minister van Nieuwenhuizen zet handtekening onder het oude TB 2016 met een aangepaste stikstofparagraaf + keuze voor de dure en ingrijpende schermwandmethode.
- 2021:** Kerngroep Ring Utrecht dient samen met 7 andere organisaties beroep in bij Raad van State.  
**beroepsschrift tracébesluit a27/a12/**



## 2: negeren adviezen en regio

### Adviezen i.o.v. de overheid

**2009: TwijnstraGudde i.o.v. Ministerie (intern rapport):**

Financiële doorrekening komt duurder uit, slechts één A27-verbredingsvariant zou voor minder dan € 1,2 miljard kunnen: binnen de bak bij Amelisweerd blijven. Advies wijst dan al (!) op grote risico's folieconstructie.

*Rijkswaterstaat bibliotheek Ring Utrecht A27/A12*

**2014: Maatschappelijke kosten/baten analyse (mkba), bureau Decisio (in opdracht van het ministerie op verzoek van de Kamer):**

'Alleen bij structureel 3% economische groei is de mkba positief'. Die structurele economische groei van 3% is heel onwaarschijnlijk. Het CPB stelt in een second opinion dat de kosten hoger zullen zijn dan de baten.

Het CPB adviseert: stel de verbreding uit, kijk naar andere oplossingen zoals 2x6 rijstroken binnen de bak. 'Uitstel biedt ook de mogelijkheid om goedkopere projectalternatieven te onderzoeken. Het VKA is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren. Dit vraagt om een oplossing die goedkoper is en ook in een minder gunstig scenario een maatschappelijk rendabele oplossing biedt.'

*CPB second opinion mkba Ring-Utrecht*

**2020: Commissie MER, advies over schermwandmethode:**

De commissie is buitengewoon kritisch t.a.v. risico's en gevolgen voor natuur, waterhuishouding en omgevingseffecten. Constateert dat er geen inzicht wordt gegeven van de te verwachten stikstofbelasting en evenmin over nut en noodzaak van de gekozen oplossing. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het Tracébesluit. Verzoekt het Rijk om dit alsnog aan de commissie voor te leggen en dan pas over het TB te besluiten.

*Toetsingsadvies commissie mer*

**2020: Advies Commissie Hordijk (op verzoek van de regering):**

De commissie Hordijk is gevraagd de gebruikte rekenmethodes voor de stikstofdepositie tegen het licht te houden. Voor industrie en landbouw geldt dat hun effect op stikstofneerslag in alle Nederlandse Natura 2000-gebieden wordt berekend. Dit geldt niet voor depositie door het verkeer: daar worden de stikstofconcentraties tot 5 kilometer afstand van wegen berekend. De commissie stelt voor een eind te maken aan die ongelijke behandeling en ook depositie voorbij de 5 kilometergrens mee te rekenen. Dit is niet gebeurd bij het TB 2020.

*Rijksoverheid: Meer meten, robuuster rekenen*

### Regio ook tegen plan 2x7

**De gemeente Utrecht heeft zich al sinds 2010 verzet tegen het verbredingsplan 2x7. Keer op keer zijn door de jaren heen, moties met deze strekking met een ruime meerderheid in de Raad aangenomen. De laatste was 28 november 2020:**

'Duidelijk te maken dat Utrecht investeringen in duurzame vormen van mobiliteit, zoals een schaa sprong van het openbaar vervoer en een regionaal fietsnetwerk en oplossingen binnen de huidige bak van de A27 verkiest boven investeringen in de verbreding van de A27 op deze wijze.'

**De gemeente Bunnik heeft 9 december 2020 raadsbreed een brief verstuurd naar de Tweede Kamer met verzoek tot heroverweging van het plan:**

'De gehele gemeenteraad van Bunnik vraagt aan de woordvoerders mobiliteit in de Tweede Kamer om de Minister vanwege bovenstaande argumenten te vragen om de goedkopere en schonere alternatieven voor een goede doorstroming op de A27 zonder verbreding van de bak te overwegen.'



**De provincie Utrecht stond op het punt een motie aan te nemen 'Geen gehak buiten de bak', maar er is geen stemming geweest over deze motie in Provinciale Staten omdat de dag ervoor (17 november 2020) minister van Nieuwenhuizen haar handtekening onder het Tracébesluit 2020 heeft gezet:**

Spreken uit dat:

- Zij voorstander zijn van een aanpassing van de bestaande situatie van 2 x 5 naar 2 x 6 rijstroken binnen de bestaande bak (in plaats van 2 x 7);

En dragen het college van Gedeputeerde Staten op:

- De minister van I&W te verzoeken om in de heroverweging bij het nemen van een nieuw tracébesluit alternatieve oplossingsrichtingen te onderzoeken, waaronder varianten binnen de bestaande bak.

### 3: kosten

Vanaf **2009** telt een taakstellend budget van maximaal 1,2 miljard voor de Ring Utrecht A12/A27. Om 'markttechnische redenen' is het ministerie weinig scheutig met informatie van de onderbouwing van dit bedrag, ook wanneer daar Kamervragen over worden gesteld.

Eerst na publicatie van het nieuwe TB, vlak voor de AO MIRT van de Kamercommissie I&W in **december 2020**, komt de minister met een bijgesteld bedrag voor het benodigde budget: € 1.490.000.000. Waarschijnlijk mede als gevolg van de keuze van de schermwandmethode, maar ook nu wordt er geen nadere onderbouwing van dit fors verhoogde bedrag vermeld. De (reële) bouwriscico's kunnen dit bedrag nog fors doen toenemen. Deze forse kostenstijging zal uiteraard bij een nieuwe mkba stevig meewegen.

*Financieel Dagblad, april 2021:  
'... dan duurt het nog 150 jaar voordat de  
investering van €1,5 miljard is terugverdiend'.*



## 4: geen nut en noodzaak

**Uitgangspunt vanaf startnotitie (2008): NoMo norm** (in stedelijke omgeving: max 2x reistijd over een traject in vergelijking met situatie zonder oponthoud).

**Het TB 2020** geeft aan dat het halen van de norm voor de oostelijke rijstroken (Z/N) in 2040 zonder verbreding geen probleem zal zijn en voor de rijstroken aan de westkant is binnen de bak nog ruimte voor 2 rijstroken erbij.

Hoewel het Tracébesluit nog maar onlangs gepubliceerd is, zijn er vele recente ontwikkelingen niet in verwerkt. Het gevolg is dat het besluit al verouderd was toen het werd genomen. In het TB zelf (oplegnotitie Verkeer, p.25/26 **Rijkswaterstaat bibliotheek Ring Utrecht A27/A12**) is wel al te lezen dat het PBL en CPB aannemen dat het WLO scenario 'Laag' voor 2040 realistischer is. Toch zijn de prognoses gebaseerd op het WLO scenario Hoog en ontbreken de cijfers voor scenario 'Laag'.

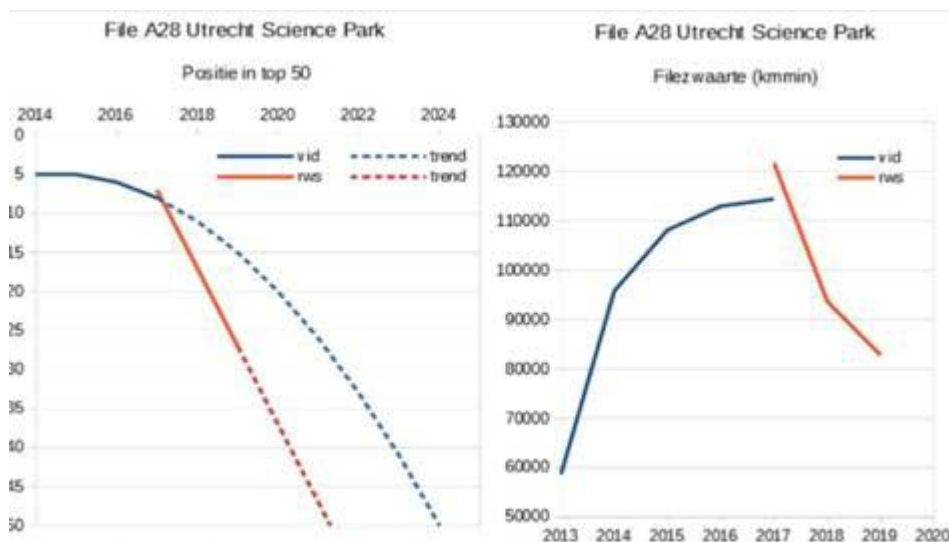
### **De A27 Ring Utrecht daalt gestaag in de file top 50.**

Ook al ruim voor corona gingen de plaats op de file top 50 en de filezwaarte van de files op de Ring snel omlaag. Zie de hieronder afgebeelde figuur<sup>1</sup>.

Na Corona zijn de files bijna helemaal verdwenen, bij slechts 10/15% minder intensiteit – geheel overeenkomstig de voorspelling van verkeerskundigen.

Gemeente, provincie en grote werkgevers (Rabo, ASR, Cap Gemini etc) zetten nu vol in op thuiswerken; dit beïnvloedt direct de kans op files in de spits.

Het **effect van thuiswerken** zal hoe dan ook sterker zijn dan in de gehanteerde pre-corona prognoses.



<sup>1</sup>Bron: t/m 2017: Verkeersinformatiedienst; na 2016: Rijkswaterstaat

*AD, januari 2021:  
Het bedrijf (TomTom) mengt zich ook in de discussie  
over de verbreding van de A27 bij Amelisweerd.  
Die is volgens TomTom mogelijk niet nodig.*



## 5: stikstof

**2019:** **TB 2016 is op 17 juli 2019 vernietigd door de Raad van State.** Toename stikstofdepositie op N2000 gebied (Veluwe) betekent aantasting leefgebied Habitatrichtlijn.

**2020:** **TB 2020 bevat nieuwe stikstofparagraaf, die niet ter beoordeling is voorgelegd aan de commissie m.e.r.**

Het Rijk gebruikt daarvoor de **ADC-toets**: de stikstofdepositie mag een norm overschrijden als er geen Alternatieven zijn, er sprake van een Dwingend Openbaar Belang en afdoende Compensatie wordt geboden. In werkelijkheid **voldoet het Tracébesluit aan geen van deze criteria.**

Er zijn 1: reële alternatieven, 2: nut en noodzaak ontbreekt voor deze specifieke oplossing buiten de bestaande bak en 3: de compensatie voor het N2000 gebied Veluwe is onvoldoende. De zgn. 'passende beoordeling' is onjuist en onvolledig.

Daarnaast **rekent de minister alle stikstofdepositie verder dan 5 kilometer aan weerszijden van de bron niet mee**, terwijl die zo'n 90% van de depositie bedraagt. Als het rekenpunt OP de snelweg ligt wordt 5 km aan weerszijden meegenomen, maar de meeste snelwegen in Nederland zijn toch veel langer dan 2 keer 5 km. Negeert advies Commissie Hordijk.

**2021:** **In januari dit jaar heeft de Raad van State** deze keuze in haar besluit over de ViA15 afgekeurd. Het TB Ring Utrecht A27/A12 staat hetzelfde lot te wachten.

*Een Vandaag, december 2020:  
Commissie Hordijk noemde  
de werkwijze 'onverdedigbaar'.*



## 6: grote schade voor natuur en leefbaarheid

**Verlies aan natuur: 67,26 hectare aan bos/bomen/natuur, waarvan 8,26 ha NatuurNetwerkNederland.** Hier valt Amelisweerd onder. Bovendien is de extra kap nodig voor het plaatsen van een schermwand niet meegerekend.

**1. Natuurcompensatie voor NatuurNetWerk:**

compensatie-eisen voor NNN ten eerste: minimaal 3x zoveel. Daarnaast minimaal gelijkwaardige natuur en ligging in de directe omgeving plangebied. Ministerie claimt dat het 33 hectare is.

**Kwalitatief is de compensatie voor verlies NNN (Amelisweerd) ondermaats.** Eeuwenoud bos met hele hoge bomen (Amelisweerd) wordt gecompenseerd door het omzetten van weiland en cultuurgrond naar bosschages en kruidenrijk grasland (zie ons bezwaarschrift TB, p. 60-66). Boomafhankelijke dieren zijn hun leefgebied kwijt. Twee van de drie compensatiegebieden zijn niet toegankelijk voor publiek en liggen niet in directe omgeving plangebied (Zeist en Bureveld). Het is ook geen compensatie omdat voor twee van de drie gebieden deze plannen al bestonden en alleen uitgevoerd moesten worden.

**2. Boscompensatie: is ook kwalitatief en kwantitatief ondermaats:**

naast NNN wordt er 59,00 ha aan bomen gekapt langs het hele tracé. Ook hier gaat het deels om leefgebieden voor flora en fauna die zich decennia lang hebben ontwikkeld. Gevonden ruimte voor compensatie in omgeving plangebied is 45 ha. Het rijk zegt nog geen plek te hebben gevonden voor 15,27 hectare (bron: TB 2020, Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan).

*Rijkswaterstaat bibliotheek Ring Utrecht A27/A12*

**3. Luchtvervuiling en geluidhinder:**

verbreding betekent dat de bron van luchtvervuiling en lawaai (nog) dichterbij komt, ook voor recreanten op de landgoederen en de vele sporters (hockey, voetbal, tennis, atletiek) in het naastliggende Maarschalkerweerd. Volgens het Ministerie voldoet het aan de Europese normen voor fijnstof en roetuitstoot. Maar ook wanneer de overheid voldoet aan de EU-normen, dan heeft dat toch nog gevolgen voor de gezondheid. In de in 2017 uitgekomen Bosatlas voor de veiligheid staat fijnstof als 2e op de lijst van risico's. De WHO beveelt niet voor niets lagere normen dan de EU-normen aan. **Een snelheidsbeperking van 80 km/max per uur** is voor de Ring Utrecht een veel betere maatregel om **luchtvervuiling en geluid** te beperken en daarom ook beter voor de gezondheid van bewoners.

*Longfonds n.a.v. Schone Lucht Akkoord:  
Dit betekent dat in 2030 op de meeste  
plekken in Nederland aan de advieswaarden  
van de Wereldgezondheidsorganisatie wordt  
voldaan. Deze liggen ruim de helft lager dan  
de Europese normen voor luchtkwaliteit.*





## 7: alternatieven

Op geen enkel moment heeft het Rijk serieus afgewogen of er alternatieven zijn – anders dan een verbreding naar 2x7 rijstroken - die de beoogde doelstellingen goedkoper of effectiever helpen bereiken, zonder schade aan natuur en leefomgeving. Zoals een variant waarbij de randvoorwaarde is: binnen de bak en binnen het folie, dus zonder schermwand, aantasting van Amelisweerd, grote bouw- en financiële risico's, waarbij de doorstroming en verkeersveiligheid wordt geoptimaliseerd.

1. Ons alternatief binnen de bak in Amelisweerd: zie het rapport 'Verkeerskundig ontwerpend onderzoek Knooppunt Lunetten-Knooppunt Rijnsweerd (SUUNTA):  
*Rapport Suunta*  
Deze toont een 2x6 variant die aan alle verkeerskundige eisen op het gebied van doorstroming en veiligheid voldoet.
2. Een regionale schaa sprong voor OV + fiets biedt aantrekkelijke vervoersalternatieven. Startpunt is het rapport 'Kracht van Utrecht' (2009) en 'Kracht van Utrecht 2.0' (2010):  
*Kracht van Utrecht: het duurzame alternatief*  
Deze vormt thans de inspiratiebron voor huidig gemeentelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid:  
*Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht*
3. Gemeente, provincie en rijk hebben in 2020 hun handtekening gezet onder het programma 'Utrecht Nabij' als basis voor een MIRT verkenning:  
*Utrecht Nabij: toekomstvisie voor de regio Utrecht en Utrecht Nabij*
4. Tot het programma behoort naast nieuwe stations en tramlijnen ook de gezamenlijk geformuleerde inzet om het autoverkeer op de Ring met 20% te verminderen in 2030 ten opzichte van de tot dusver gehanteerde prognoses: *U Ned Mobiliteitsanalyse* p.35/36.

*Financieel Dagblad, juni 2019  
Verbreding A27 bij Utrecht  
kan zonder bomen te kappen.*



## 8: grote risico's bouwmethode

De situatie in de bak bij Amelisweerd met het folie is volstrekt uniek. Zo'n ingewikkelde technische operatie is nooit eerder in een vergelijkbare situatie uitgevoerd. Over een lengte van 1,7 km moet een 70 meter diepe schermwand aan beide kanten van de weg ingedreven worden. Dit betekent 1,5 jaar extra bouwtijd. Bij het nemen van besluit TB in 2016 worden vijf bouwmethoden nog omschreven als mogelijk om de verbreding binnen de bakconstructie te realiseren en dat 'het bouwen boven de folie met acceptabele risico's mogelijk is en dat daarmee het ontwerp maakbaar is'. Nu bij de m.e.r. voor TB 2020 blijkt dat vier ervan wegens nog grotere bouwrisico's afvallen. Het belangrijkste risico is het beschadigen van het folie, met als gevolg het onderlopen van de A27 over een lengte van ca 1,7 km.

### Toetsingsadvies commissie mer

Maar met deze schermwand methode komen nieuwe risico's erbij.

#### 1. Wat doet de grondwaterstroming?

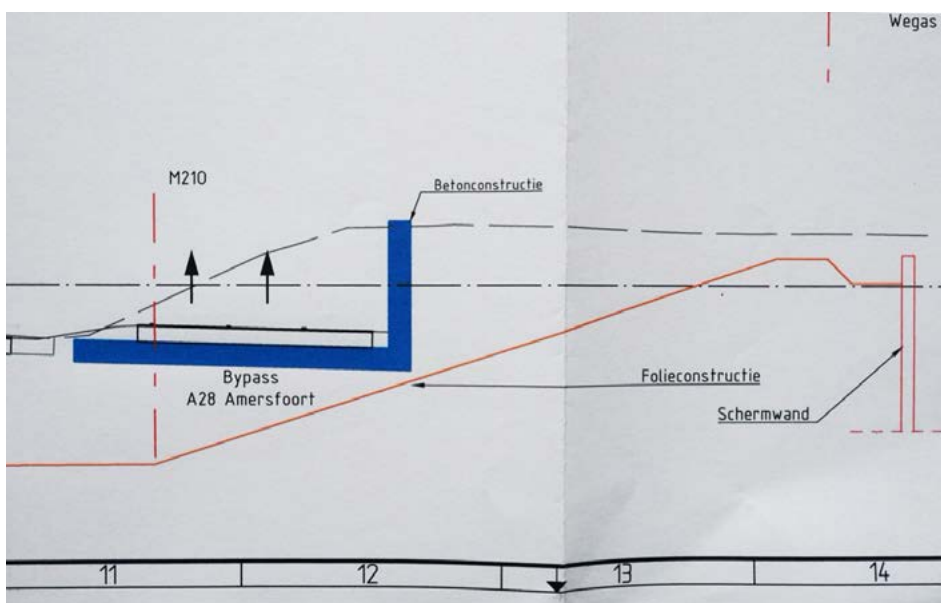
Deze definitieve wand blijft in de grond achter, haaks op de grondwaterstroming. Dit heeft niet beoordeelde gevolgen voor het bos van Amelisweerd en de woonwijk Lunetten door de verstoorde grondwaterstroming. Ook tijdens de bouw zijn er risico's van vernatting in Lunetten en verdroging in Amelisweerd. Bovendien is de capaciteit van de hoeveelheid te bemalen grondwater tijdens de jarenlange bouw niet bekend en op welke wijze deze hoeveelheid verwerkt wordt. Het grondwater is niet geschikt (ijzerhoudend, zuurstofgehalte) om op de Kromme Rijn te lozen. Dit moet in de grond teruggebracht worden en dat leidt tot hogere grondwaterstanden in Lunetten met grote kans op wateroverlast aldaar. Het verhaal van Rijkswaterstaat hoe ze dit willen doen en de bijbehorende cijfers heeft de gemeente en het Hoogheemraadschap niet kunnen overtuigen. Zij hebben een tweede studie laten doen naar mogelijke gevolgen van de grondwaterverlaging. Deze laat zien dat er veel onzekerheden zijn en dus risico's dat het fout kan gaan.

#### 2. Het bouwen van de schermwand is geen duurzame bouwmethode:

het kost veel cement, minimaal (!) 300.000 m<sup>3</sup> drinkwater en veel aan- en afvoer door machines en vrachtwagens. De CO<sup>2</sup> belasting is dus hoog. Naast veel geluid- en lichtoverlast, **24 uur per dag, 1,5 jaar lang.**

#### 3. Schade aan het folie is ook bij deze bouwmethode niet uit te sluiten

aangezien er slechts enkele decimeters boven het folie betonnen keerwanden moeten worden aangebracht op een fundering, zoals een grondverdichting of betonnen stelvloer (zie afbeelding).



## 8: grote risico's bouwmethode (vervolg)

**'Door het verlagen van de grondwaterstand onder de folieconstructie kan de grond boven de folieconstructie veilig ontgraven worden zonder het gevaar voor het opbarsten van de folieconstructie.'**

Dat is de enige regel over de uitvoering, uit de Actualisatie MER A27/A12 ring Utrecht 17-11-2020 Witteveen & Bos, Deelrapport 'bouwmethode met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27'.

*Rijkswaterstaat bibliotheek Ring Utrecht A27/A12*

Er staat niets over de werkzaamheden die vlak boven de folie aan weerszijden over een lengte van ruim 1 kilometer plaats moeten vinden. Zoals op de foto te zien is moet er na ontgraven (iets te diep is fataal), een zware keermuur 10-20 cm boven het folie aangebracht worden. De grond onder het beton moet worden verstevigd. Deze keermuur is nodig om de 7e rijstrook nog net binnen het folie aan te kunnen leggen. Het risico dat het folie hierbij beschadigd kan raken en/of onder zware spanning kan komen met scheuren als gevolg wordt bij de aannemer gelegd. Als het werk gereed is stopt de bemaling en komt er weer grondwater(druk) onder het folie. Dit kan een lekkage veroorzaken met grote gevolgen. Hoe te stoppen en hoe te repareren? Het aanbrengen van unieke constructies onder de twee spoorverbindingen (Utrecht-Arnhem en Utrecht-Den Bosch) aan beide zijden in de bestaande landhoofden is ook niet zonder risico's, zoals bijvoorbeeld lange verstoring voor het treinverkeer.

*Hoogheemraadschap, december 2020:  
Berekeningen grondwaterstand na  
verbreding A27 niet betrouwbaar.*



## 9: maatschappelijke weerstand

### Inwoners van Utrecht en uit de regio: verzet en protest door de jaren heen

- 2009:** Menselijk lint tegen snelweg dwars door Amelisweerd, 17 januari 2009, 2.500 deelnemers.
- 2010:** Acties in de verschillende Utrechtse wijken die langs het Tracé liggen: 'dekselse' optochten, brievenacties, handtekeningenacties, lawaai-actie bij stadhuis, bij AO-MIRT 25 mensen op de publieke tribune.
- 2011:** Informatiebijeenkomsten en inspraakavonden druk bezocht, stickeractie '80 is prachtig' (voor een maximum snelheid van 80 km/uur op de Ring), stemwijzer Provinciale Staten, bezoek minister Schultz van Haegen aan Lunetten
- 2012:** Stemwijzer Snelwegen voor TK verkiezingen, bezoek TK vergadering
- 2013:** Manifestatie in Oud Amelisweerd, 7 april 2013 – ca. 1.500 deelnemers, daarnaast info-avond over alternatieven waaronder '80 km max'.
- 2015:** Informatie-avonden RWS over verbredingsplan. Info-avond over luchtvervuiling in Lunetten.
- 2016:** Kerngroep Ring Utrecht als samenwerkingsverband Utrechtse bewoners- en milieu-/ natuurorganisaties officieel als Stichting opgericht.  
Zienswijzen ingediend – in totaal 1.376 personen en organisaties waaronder Kerngroep Ring Utrecht, gemeente Utrecht en Provinciale Staten, in juni manifestatie in Spoorwegdriehoek Lunetten – honderden deelnemers, 28 november 2016: petitie aangeboden aan TK – 8.600 handtekeningen; Crowdfunding voor juridische procedure en onderbouwend onderzoek '15 tegen 14': 1.492 donateurs.
- 2017:** Januari: publieksactie Visualisatie-actie bij de A27  
Juni: KRU organiseert informatiebijeenkomst over het juridische traject van de A27 verbreding bij Amelisweerd.  
September: manifestatie Bomenherdenking 'Ode aan de 596 bomen van Amelisweerd' in Amelisweerd – ca 300 deelnemers (35 jaar geleden dat in 1982 de bomen gekapt zijn voor de aanleg A27).
- 2018:** Campagne Bescherm het bos/Adopteer een boom: 665 mensen die een boom adopteren in het bos, drie informatieavonden in de wijken langs de A27, 4 november Actie publieksdag met fietsdemonstratie (800 deelnemers), workshops, optredens, forumdebat. Aanbieding protestkaarten aan TK: 500 protestkaarten geschreven door inwoners van Utrecht e.o. voor Tweede Kamerleden commissie I&W.
- 2019:** Opening Tentoonstelling 'Ik teken voor schone lucht' in Lunetten: overzicht van honderden tekeningen van kinderen, verzameld tijdens acties op lagere scholen en tijdens de Climate week in oktober 2018. Provinciale Statenleden (5) bezoeken opening hiervan. De tentoonstelling heeft ook in Provinciehuis gehangen. Actiegroep 'Amelisweerd Niet Geasfalteerd' organiseert boomklimcursussen.
- 2020:** Voorjaar: crowdfunding 'De verbreding de boom in/Geef om Amelisweerd' 2020 voor juridische procedure nieuw TB 2020: 880 donateurs.  
November: reactie op de ondertekening door minister november 2020: 170 donateurs in 2 weken tijd.  
December: Fietsdemonstratie 6 december 2020 – ca. 2.000 deelnemers: Organisatie: Kerngroep Ring Utrecht, Amelisweerd Niet Geasfalteerd, Extinction Rebellion. Plek 87 van de Duurzame Top 100!
- 2021:** Jan-Mei Posteractie 'Utrecht houdt van Amelisweerd': circa 20.000 posters hangen achter ramen in Utrecht, Zeist, Bunnik, De Bilt, Houten, Maarssen.  
15 februari: Zembla uitzending: **de strijd over asfalt**.  
10 maart: **Spoken word video** met Utrechtse kunstenaars, acteurs en artiesten  
20 maart: lenteprotest op Amelisweerd georganiseerd door Amelisweerd Niet Geasfalteerd  
8 mei: actie op Amelisweerd door Jonge Democraten Utrecht, Jonge Socialisten Utrecht, Christen-Democratisch Jongeren Appèl Utrecht en Dwars Utrecht  
1 juni: aanbieding van ruim 130.000 handtekeningen aan Tweede Kamerleden.





## 8: maatschappelijke weerstand (vervolg)



2013: protest bij Oud Amelisweerd



2017: bomenherdenking Nieuw Amelisweerd



2018: bewonersbijeenkomst luchtvervuiling



2018: fietsdemonstratie vanaf het Domplein



2018: aanbidding protestkaarten Tweede Kamer



2020: fietsdemonstratie Jaarbeursplein-Amelisweerd



2021: lenteprotest A27/Nieuw Amelisweerd



2021: posteractie Utrecht houdt van Amelisweerd



**Dossier Verbreding Ring Utrecht A27/A12 bij Amelisweerd**  
Quick read voor Tweede Kamerleden  
Mei 2021

Samenstelling: **Kerngroep Ring Utrecht**

[www.stopverbredingringutrecht.nl](http://www.stopverbredingringutrecht.nl)

[kru@stopverbredingringutrecht.nl](mailto:kru@stopverbredingringutrecht.nl)

Vormgeving & opmaak: BRNK/Cees van den Brink  
Foto's: Rob Huibers e.a.

