



Kracht van Utrecht

antwoorden op vragen van de Commissie Schoof

Kracht van Utrecht initiatief
www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

Antwoorden van het Kracht van Utrecht initiatief op vragen gesteld door de Commissie Schoof

Kracht van Utrecht-initiatief

Drs Olivier Beens
Drs Gerard Cats
Ir Jan Fransen
Jos Kloppenborg
Drs Jan Korff de Gidts

Utrecht, 30 januari 2013

Inhoudsopgave

Aanbiedingsbrief aan de Commissie Schoof 4

Vooraf 5

Samenvatting, conclusies op hoofdlijnen en aanbevelingen 6

Samenvatting 6

Conclusies op hoofdlijnen 9

Aanbevelingen 10

Deel 1: Onze antwoorden op uw specifieke aan de Kracht van Utrecht gerichte vragen 12

Intermezzo: Is verbreding van de bak bij Amelisweerd noodzakelijk? Een beschouwing over (groei-)scenario's, door Gerard Cats, modelexpert Kracht van Utrecht, 6 januari 2013 18

Deel 2: Beweringen met ons commentaar 20

Deel 3: Conclusies 28

Bijlagen 31

1. De onderzoeksoopdracht van de minister van I&M aan de Commissie Schoof d.d. 21 december 2012 31
2. Chronologie, kenmerken, onderzoeksproces en effecten van de onderzoeksinbreng van de Kracht van Utrecht in de planstudie Ring Utrecht 33
3. Waarom 80 km/u op de Ring 43
4. Astmafonds (nu Longfonds) over de gezondheidsrisico's in scholen binnen 300 meter van een snelweg 43

Aanbiedingsbrief bij dit rapport

Aan de Commissie Schoof
t.a.v. de heer N. Schoof
cc. Rebelgroup t.a.v. de heer R. Derksen
en mevrouw K. Crooijmans, Secretariaat@Rebelgroup.com

Via e-mail - nico@schoof.nl

Geachte heer Schoof,

Dank voor het gesprek dat wij vrijdag 18 januari 2013 in Utrecht met u hebben gevoerd. Wij zijn u erkentelijk voor de wijze waarop wij met elkaar de vraagstelling van uw onderzoek hebben besproken en onze antwoorden hebben verkend.

Wij zijn blij dat de minister ons voor het eerst - via u - vragen stelt over de kwaliteit van het tot nu gevolgde besluitvormingsproces, de wijze waarop de overheid met onze Utrechtse inbreng is omgegaan en de kwaliteit van de uitgevoerde onderzoeken en aangedragen alternatieven en afwegingen. De originele vraagstelling van de minister, zoals aan u verstuurd op 21 december 2012, hebben we toegevoegd als bijlage 1.

In het bijzonder treft u hierbij de antwoorden aan op de specifieke vragen die u vrijdag 18 januari 2013 mondeling aan de Kracht van Utrecht heeft gesteld over onze onderzoeken, de afgevallen alternatieven binnen de bak en de wijze waarop de overheid hiermee is omgegaan:

Uw vragen waren:

- Welk onderzoek heeft u wanneer ingebracht en om welke alternatieven ging dit?
- Wie heeft wanneer om dat onderzoek gevraagd / geïnitieerd / gesproken?
- Met wie is hierover gesproken, wanneer, wiens initiatief was het voor de gesprekken?
- Wat was het resultaat en wat waren de effecten?

Separaat heeft u de antwoorden van de Utrechtse gespreksdelegatie op al uw eerdere schriftelijk omschreven vragen reeds ontvangen. Deze antwoorden hebben we samen met de bewonersgroepen en organisaties uitgewerkt.

Na een uitgebreide samenvatting met de belangrijkste conclusies, geven wij in deel 1 antwoorden op de vragen, die u specifiek aan de Kracht van Utrecht heeft gesteld. De antwoorden zijn verbonden aan de chronologie van de planstudie. Deze chronologie, toegevoegd als bijlage 2, bevat onze uitgebreide beoordeling van het besluitvormingsproces met kenmerken van de verschillende stappen en onderzoeken.

In deel 2 geven wij u een overzicht van beweringen, 'vertelsels', die in brieven of persberichten door of namens de minister zijn geuit over de problematiek, elk vergezeld van ons commentaar. De weergave van deze beweringen kunt u zien als illustratie van de beantwoording van de vraag in hoeverre in de Planstudie afdoende, juist en adequaat onderzoek is gedaan.

In deel 3 geven wij onze conclusies weer en doen wij enkele aanbevelingen.

Zoals aangeboden in ons gesprek op 18 januari 2013 zijn onze experts bereid om van gedachten te wisselen over de thema's die in onze bijdrage aan de orde zijn gesteld of die de onderzoekscommissie nader zou willen beschouwen.

Kracht van Utrecht

De samenstellers

Vooraf

Utrecht is een prachtige stad in een rijke regio. We hebben een unieke binnenstad en waardevolle landgoederen, zoals Amelisweerd heel nabij. De stadsregio heeft een sterke economische positie. Deze aantrekkingskracht zorgt ervoor dat steeds meer mensen, waaronder veel studenten, hier willen blijven wonen en werken. Maar dat hoeft voor ons geen groei van de automobilititeit te betekenen. Want de auto-infrastructuur loopt nu al vast in en rond de stad. De Utrechtse leefomgeving staat hierdoor onder grote druk. Onze ruimte is schaars. En we kennen een enorme overvloed.

Het Kracht van Utrecht-initiatief is een groep van bewoners en experts, mede voortgekomen uit de Vrienden van Amelisweerd. Wij doen concrete voorstellen voor de omslag naar slimmere en gezondere mobiliteit, meer schonere lucht en een leefbare stad.

Het eerste KvU rapport (22 april 2009) was een coproductie met de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU). Latere rapporten, studies en artikelen op de website zijn in opdracht van Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd ([SOESA](#)) tot stand gekomen. Soesa is in 2010 opgericht door leden van de Kracht van Utrecht en Vrienden van Amelisweerd. De Kracht van Utrecht is van de projecten van Soesa, Jan Korff de Gidts fungeert als onbezoldigd projectleider van de Kracht van Utrecht. Het Kracht van Utrecht-team komt aan het eind van elke vrijdagmiddag bijeen voor het bespreken van de stand van zaken en initiatieven.

Al onze rapporten zijn te downloaden via www.krachtvanutrecht-initiatief.nl en www.vriendenvanamelisweerd.nl

Al onze persberichten, brieven en inspraakreacties van september 2010 tot heden [vindt u hier](#).

Een aantal presentaties die wij in de loop der jaren hebben gegeven, zijn [hier te bekijken](#).

Samenvatting, conclusies op hoofdlijnen en aanbevelingen

Besluitvorming

Onzichtbaar voor de gewone burger startte het besluitvormingsproces over de Planstudie Ring Utrecht al in 2006. In de Startnotitie voor de Planstudie Ring Utrecht (december 2008) kregen bewoners, volksvertegenwoordigers (en de Vrienden van Amelisweerd) opnieuw eenzijdig asfaltvarianten voorgelegd. Wij ontdekten dat er in de fase daarvoor (Netwerkanalyse in en na 2006) veel breder ('integraal') was gekeken naar allerlei zeer verschillende alternatieven in OV, fiets en prijsbeleid. Maar ook in die analyse was een sterk lightrail- en doorfietsnetwerk in de regio niet in beeld om de mobilist in meer gevallen een reëel alternatief te bieden voor de auto.

Omdat tweederde van het autoverkeer op de Ring Utrecht stedelijk of regionaal gerelateerd¹ is zou het logisch zijn geweest om oplossingen ook en vooral in die richting te zoeken. Er was echter geen openheid over participatie; van enige maatschappelijke betrokkenheid was in die fase geen sprake. In de Startnotitie van Rijkswaterstaat waren asfaltvarianten de enige opties². De Bereikbaarheidsdoelstelling werd ingevuld als autobereikbaarheid. Dat ging toen al in tegen de beleidsintentie van de overheid om in de besluitvorming de zogenaamde Ladder van Verdaas te benutten. Bovendien vonden we geen leefomgevingsdoelstelling in de stukken.



¹ Startnotitie Ring Utrecht 2008, Verkeerskundige analyse Ring Utrecht, p 18.

² Startnotitie Ring Utrecht 2008 besteed in de Verkeerskundige analyse Ring Utrecht 3 zinnen aan Regionaal OV. De eerste zin luidt: De ring Utrecht en de regionale wegen Waterinieweg en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU worden momenteel ook gebruikt door diverse buslijnen.

Ladder van Verdaas

Kern van de ladder van Verdaas is: Kijk eerst naar mogelijkheden om de bereikbaarheidsdoelstellingen te halen met ruimtelijke ordening, prijsbeleid, thuiswerken, investeren in OV- en fietsinfrastructuur, voordat het aanpassen en aanleggen van nieuwe wegen in beeld komt. En weeg tegelijk af welke mogelijkheden het best scoren op het behoud (in dit geval van Amelisweerd) of verbetering van de leefomgeving (schonere lucht en minder lawaai). Ga voor een hoog maatschappelijk en duurzaam rendement. Maak een brede analyse (MKBA³) en houd die in het hele proces voortdurend bij de hand. De kosten gaan immers voor de baten uit.

Met de publicatie van de Kracht van Utrecht in april 2009 en in de acht rapporten, videoproducties en tientallen website-artikelen hebben wij de aandacht gericht op een maatschappelijk debat over ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot slimmere en gezondere mobiliteit, op een politieke afweging op basis van de Ladder van Verdaas en op een breed ingevulde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Daarbij spelen niet in de laatste plaats de systematisch veel te laag ingeschatte olieprijs en de veel te hoog ingeschatte groeiscenario's en verkeersprognoses een rol.

Natuurwaarden

Met de Vrienden van Amelisweerd hebben wij als de Kracht van Utrecht regelmatig benadrukt dat de natuur- en ecologische waarden van landgoed Amelisweerd nooit goed in de besluitvorming in beeld zijn gebracht. Dat is opmerkelijk, aangezien verbreding van de A27 in Amelisweerd een aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur betekent⁴. Volgens de Provinciale Ruimtelijke Verordening geldt hier het "nee tenzij" principe: Aantasting mag alleen bij groot aantoonbaar openbaar belang, waarbij ook moet worden gezien of alternatieven zonder aantasting mogelijk zijn. Wij hebben de afgelopen jaren aangetoond dat de varianten zonder aantasting van de EHS van Rijksweg niet serieus zijn onderzocht en dat slimmere investeringen in schonere en gezondere mobiliteit voor de hand liggen. Het is van groot belang dat de commissie dit bij haar onderzoek betreft.

Inschatting van risico's

De wijze van inschatten van risico's is illustratief voor het denken en handelen van een in zichzelf gekeerd apparaat. Het is opmerkelijk dat in de openbare stukken van de Startnotitie en de Planstudie gedurende de eerste jaren de thema's "Risicomanagement" en "Onzekerhedenmanagement" ontbreken. Een risico wordt beschouwd als een product van kans x effect. Een risico op gezondheidsschade als het product van blootstelling x kans x effect. Een financieel risico van een project omschrijven we als kans op het ontstaan van een nadelige gebeurtenis x het effect. Dat kunnen tal van kansen, blootstellingen, gebeurtenissen en effecten zijn.

Het woord risico lijkt in de aanpak van Rijkswaterstaat pas interessant te worden zodra zich in technische en mogelijk ook in financiële zin risico's kunnen voordoen. Zo meldt de minister eind 2012 aan de Kamer dat het ministerie beschikt over een risicodossier. Wij beschikken hier niet over en wij treffen het niet aan bij de aan de Kamer gerichte stukken.

Dit is opmerkelijk omdat deze thema's in de managementliteratuur al tientallen jaren "top of the bill" zijn. Zie ook het artikel van prof. Hugo Priemus, tijdschrift B&G, september 2012 voor een literatuuroverzicht ([download](#)).

Op de website van Utrechtanders.nl en KrachtvanUtrecht-initiatief.nl zijn sinds 2010 tal van artikelen met verwijzing naar (inter-)nationale overheids en wetenschappelijke literatuur verschenen over de relatie tussen verkeer, luchtverontreiniging en gezondheid, [zie ons bronnen overzicht](#).

Bouwtechnische en financiële risico's

Naast de constatering dat geen enkele van de huidige varianten alle verkeerstechnische problemen oplost merken wij op dat Rijkswaterstaat nog geen technische oplossing heeft voor de aansluitende plastic vliesconstructie bij het verbreden van de bak. De minister wacht tot de aanbesteding en verwacht

³ MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse; voor een snel inzicht over MKBA en KKBA en KBA: Kracht van Utrecht 2.0, 16 september 2010 pagina 49-54

⁴ De Startnotitie Ring Utrecht beschrijft wel de EHS onderdeel van national beleid natuurlijke omgeving. Dat Nieuw Amelisweerd onderdeel van de EHS wordt niet vermeld. Zie [overzichtskaart EHS bij Amelisweerd](#).

dat aannemers met een oplossing komen. Deze werkwijze is niet alleen financieel en omgevingstechnisch gevaarlijk maar ook bedenkelijk qua besluitvorming omdat de Kamer hier geen democratische toetsing en controle op kan uitoefenen.

Uit verschillende trechteringsdocumenten blijkt - ook naar eigen inschatting van Rijkswaterstaat - dat een overschrijding van het budget aannemelijk is bij uitvoering van de plannen die van "2x7" uitgaan. Het verbaast ons hoe luchthartig dit verder zonder nadere specificatie wordt behandeld. Het versterkt het beeld dat het Rijk te weinig maatschappelijke focus heeft op dit soort projecten.

Moet de bak bij Amelisweerd worden verbreed?

Uit een analyse van onze modelexperts blijkt dat de minister, of haar ambtenaren, koste wat koste de verbreding door wil drukken. Berekeningen die twijfel aan noodzaak of nut hiervan zaaien komen dan niet in de kraam te pas. Er zijn sterke aanwijzingen dat de verbreding helemaal niet nodig is en dat de verbreding zelf de knelpunten helemaal niet oplost. Bovendien is er helemaal geen haast geboden; in de huidige omstandigheden kunnen we het besluit straffeloos zeker 5 jaar uitstellen. Laten we die tijd gebruiken voor verbetering van de bereikbaarheid van de regio per fiets en OV, in plaats van meer dan een miljard te investeren in een project dat knelpunten niet wegneemt, dat wellicht nooit nodig zal zijn en dat de leefbaarheid aantast.

Als Kracht van Utrecht zien wij als bovenstaand genoeg argumenten om niet overhaast tot verbreding te besluiten. Onze langetermijnvisie is dat we de koers moeten verleggen, zodat mobilisten (te voet, per fiets, OV of auto) een reële kans krijgen op een brede en hoogwaardige mobiliteitskeuze. Toekomstige groei hoeft geen groei van de automobiliteit te betekenen. Het gaat ons dus niet alleen om uitstel van de beslissing tot verbreding, maar ook om het verschuiven van budgetten van auto naar fiets- en OV-infrastructuur van hoge kwaliteit.

Beweringen, framing en fact-finding

In deel 2 van dit rapport komen wij in een brede analyse van meer dan twintig beweringen van het ministerie tot de conclusie dat het ministerie een groot aantal beweringen verkondigt die elk op zich eigen realiteit creëren; beweringen overigens die het in de publiekscommunicatie goed doen. Wanneer elke van deze beweringen op haar merites wordt beschouwd is daar heel wat op af te dingen. Als Utrecht als draaischijf al harder moet gaan draaien komen we van een bedrogen kermis thuis. Want alle scenario's en verkeersprognoses voor 2020 kunnen nu al de prullenbak in.

We zijn zeven jaar na de Netwerkanalyse en vijf jaar na de Startnotitie in een andere wereld terecht gekomen, waar nieuwe politieke keuzes gemaakt zullen worden. De kennis van nu helpt ons de weeffouten uit het verleden te doorzien. Maar kan ook als fundament dienen om vanaf nu betere besluiten te nemen.

Naar binnen gekeerd overheidsapparaat

Naar onze ervaring vormen minister en ambtenarij in algemene zin een naar binnen gekeerd apparaat, vooral gericht op onderstreping en onderbouwing van de noodzaak van eenmaal ingenomen eigen standpunten en niet werkelijk belangstellend naar visies, problemen en oplossingen die uit de samenleving worden aangedragen⁵. In de huidige complexe wereld schiet puur ambtelijke kennis steeds meer tekort schiet voor een goede besluitvorming. Vrij recent heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) in het rapport 'Vertrouwen in burgers' aangegeven hoe belangrijk het is om betrokken en goed geïnformeerde burgers volwaardig te betrekken bij besluitvormingsprocessen en hoe dom en riskant het op langere termijn is voor de overheid om die inbreng af te wijzen. Ook prof. Hugo Priemus geeft deze denklijn aan in zijn artikel over complexe ruimtelijke projecten ([download](#)).

⁵ De eerste reactie van minister Eurlings dd 25.9.2009 op de eerste Tweede Kamerbrief dd 11.6.2009 inzake de Kracht van Utrecht is een weerspiegeling van deze houding. Samengevat: "Initiatief toejuichen en vervolgens negeren" zeggen onze analisten.

Conclusies op hoofdlijnen

Wijze besluitvorming of een wijs besluit?

Ons rapport geeft een onderbouwing voor de stelling dat de formulering van de onderzoeksopdracht aan de commissie Schoof tekortkomingen heeft, ook gezien het doel zoals besproken in de Tweede Kamer. De onderzoeksopdracht sluit slechts ten dele aan bij de toezeggingen die de minister van I&M aan de Tweede Kamer heeft gedaan. De vraagstelling van de minister is immers gericht op het beantwoorden van de vraag of de besluitvorming richting verbreding van de A27 (men komt nu uit op modellen met 2x7 rijstroken in de bak van Amelisweerd) juist is genomen.

Wij zijn met de Utrechtse delegatie van bewonersgroepen en organisaties van mening dat de Tweede Kamer zich ook zou moeten buigen over de vraag of (met alle kennis en informatie van nu) dit een wijs en juist besluit is. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Belangrijkste conclusies over besluitvorming en onze inbreng

1. Het ministerie heeft onvoldoende onderzoek uitgevoerd naar realisatie van verbreding van de A27 bij Amelisweerd binnen de bestaande bak en heeft tegelijkertijd beschikbaar onderzoek vanuit de Kracht Utrecht doorlopend miskend en in een voortijdig stadium afgeserveerd.
2. De beïnvloedingsmogelijkheden (van burgers en belangengroepen) zijn in alle fasen van de besluitvorming zeer beperkt geweest; dit ondanks maximale maatschappelijke betrokkenheid.
3. Het ministerie heeft eigen berekeningen niet geactualiseerd en heeft deze op onjuiste gronden ingebracht ter besluitvorming
4. Het ministerie ziet de NOMO-normen (streefwaarde) als bepalend en niet het reistijdverlies over de hele reis binnen de regio of van een doorgaande reis het ritdeel dat binnen de regio valt (het gebied Woerden – Vianen – Zeist –Amersfoort – Hilversum –Breukelen).
5. Het ministerie heeft onvoldoende in kaart heeft gebracht wat de technische en financiële risico's zijn voor de verbreding van de bak om plaats te bieden aan 2x7-rijstroken.
6. Het ministerie heeft onvoldoende adequaat onderzocht wat de effecten zijn van:
 - a. een laag groeiscenario plus een hoge olieprijs in combinatie met de oplossingen van de Kracht van Utrecht
 - b. het realiseren binnen de bak van 2x4 rijstroken bij 80 km/u;
 - c. het realiseren binnen de bak van 10 rijstroken (1x6 Zuid naar Noord + 1x4 Noord naar Zuid) bij 80 km/h;
 - d. varianten met max 2x6 rijstroken binnen de bak;
 - e. varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak met 80 km/u;
 - f. varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak met 80 km/u en 100 km/u op specifieke momenten
 - g. alternatieven met investeringen in een comfortabel doorfietsnetwerk en nieuwe lightrail (lichte treintram)-lijnen (zoals in MIRT-studies en Kracht van Utrecht is aangegeven);
 - h. prijsbeleid en/of Beter Benutten / Mobiliteitsmanagement.
7. Het ministerie heeft onvoldoende waargemaakt dat de bak bij Amelisweerd dient te worden verbreed.

8. Het ministerie heeft onvoldoende kunnen weerleggen dat alternatieven beschikbaar zijn voor het verbreden van de bak, te weten:
 - a. 80 km/uur binnen de huidige bak met 10 rijstroken;
 - b. eventuele uitbreiding naar max. 11 of 12 rijstroken binnen de bak door ook van Noord naar Zuid een of twee rijstroken toe te voegen; variant idem met 80 km/uur;
 - c. Max 2x6 rijstroken.
9. Het voorkeursalternatief van de Planstudie Ring Utrecht is tot dusverre op onjuiste gronden tot stand gekomen: het is gebaseerd op aannames die niet solide dan wel achterhaald zijn. Het proces is niet conform 'Elverding', omdat de luiken voor de burger nooit zijn geopend.

Aanbevelingen

De Kracht van Utrecht draagt gaarne bij om in cocreatie, met een transparant beoordelings- en prioriteringskader, te werken aan een ontwerpbesluit dat een brede Duurzaamheids-en MKBA-toets kan doorstaan.

De belangrijkste aanbevelingen voor het verbeteren van besluitvormingsprocessen van complexe ruimtelijke projecten zijn:

1. Besluitvorming over projecten met een ruimtelijke impact als de Ring Utrecht vragen om een andere benadering van bewoners dan hier tot dusverre is geschied. In de lijn van het WRR rapport "Vertrouwen in burgers" zeggen wij: Zie betrokken burgers niet als lastig en inspraak als een "moetje", maar neem hen serieus als mogelijke partners. Laat dat ook in woord en gedrag merken. Sta open, benut hun kennis, daag hen uit breed oplossingsgericht mee te denken, vanaf het eerste begin.
2. Geef de 'R' (ruimte) van MIRT van meet af aan plaats in een verkenning, ook bij wat op het eerste gezicht een infrastructuurproject is.
3. Behandel opgaven en problemen op het gebied van mobiliteit niet als een probleem primair voor Rijksinfrastructuur met nog wat afgeleide projecten daarnaast. Ga uit van de reiziger en bewoner zelf en zijn mogelijkheden. En kom tot structurele en toekomstgerichte oplossingen op het gebied van zowel mobiliteit als leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.
4. Geef aandacht aan wat burgers en bedrijven als voertuigbezitters zelf kunnen doen aan het vergroten van hun mobiliteitskeuze en ondersteun hun mogelijkheden.
5. Wees open en eerlijk over technische en financiële risico's. Schuif deze niet door naar 'later' terwijl je voortdurend aan anderen zegt dat ze al te laat zijn. Leg jezelf als overheid dezelfde maatstaf op die je ook anderen oplegt.

Aanbevelingen voor de werkwijze van de commissie Schoof

Wanneer de Commissie Schoof aanvullende vragen heeft over ons rapport ten behoeve van verificatie en toetsing van bijdragen van andere partijen bieden wij aan de commissie in de gelegenheid te stellen met onze experts van gedachten te wisselen over de thema's die in onze bijdrage aan de orde zijn gesteld of die de Commissie nader wil beschouwen.

Wij stellen het op prijs om, mede vanwege het hierboven gestelde en de ervaringen die wij in het verleden hebben opgedaan tijdig een concept van uw onderzoeksverslag te mogen inzien en op juistheid en volledigheid van onze paraaf c.q. aantekeningen te voorzien.

Aanbevelingen voor het eindrapport van de commissie Schoof

Adviseer de minister en de Kamer om het besluit van 24 september 2012 tot verbreding van de Ring Utrecht bij Amelisweerd met 2 x7 rijstroken in te trekken.

Adviseer de minister en de Kamer om De Kracht van Utrecht als burgerinitiatief en expertgroep actief en serieus te betrekken bij het plan en afwegingsproces om in cocreatie, met een transparant beoordelings- en prioriteringskader een ontwerpbesluit samen te stellen die een brede duurzaamheids- en MKBA-toets kan doorstaan.

Deel 1: Beantwoording van de vragen van de Commissie Schoof specifiek over aangedragen onderzoek van de Kracht van Utrecht

Een uitgebreidere chronologie is opgenomen in Bijlage 2, Chronologie van de onderzoeksinzang van de Kracht van Utrecht in de planstudie Ring Utrecht (p. 33).

Welk onderzoek heeft u wanneer ingebracht?

1. 23 april 2009: Publicatie 8^{ste} rapport Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht, gevolgd door presentatie van 'de Kracht van Utrecht - een duurzaam regionaal alternatief, de toekomst van de mobiliteit' aan bestuurders (Stadhuis Utrecht) ([download](#)).

Kenmerken: De Kracht van Utrecht is een burgerinitiatief, een uiting van de 'civil society'. Nodig is niet meer asfalt maar een omslag in denken en aanpak. Gebruik de Ladder van Verdaas als methode, ga uit van sturing vanuit de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en multimodale bereikbaarheid; stuur op de verschuiving van het gebruik van de auto naar actieve en gezondere mobiliteit te voet, per fiets of OV ("modal shift") en bereken de benodigde capaciteitsprong; onderbouwing met berekeningen van de gewenste filereductie i.v.m. de actie [1 op 7](#) ("Als we bij 1 op de 7 autoritten een andere keus maken + investeren, zijn nieuwe wegen niet nodig"); onderbouwing met berekeningen van de benodigde capaciteitsprong voor OV. Oproep tot participatie van de stadsregio en forenzen, oproep tot dialoog met stad en overheid, zie hoofdstuk 8 Conclusies en Oproepen.

2. Onder verantwoordelijkheid van de BRU-"Goudappel"rapport Datum van print: 4 december 2009; publicatie 2^{de} week december 2009

Kenmerken: Kracht van Utrecht heeft dankzij de inzet van maatregelen die de Ladder van Verdaas volgen grote effecten op het verbeteren van de bereikbaarheid in de stadsregio. Echter vele aspecten en effecten ontbreken in de waarderingstabel en het Rijk ziet de conclusies niet als uitgangspunt voor verder onderzoek gebracht maar als argumenten om vooral niet verder te kijken.

3. Kracht van Utrecht 2.0

16 september 2010: Publicatie en presentatie van het werkdocument Kracht van Utrecht 2.0; het duurzame alternatief" aan bestuurders en raadsleden van de Commissie Stad en Ruimte van de gemeente Utrecht in het Stadhuis van Utrecht ([download](#)).

Kenmerken / Doel: 'De Kracht van Utrecht' als volwaardig alternatief mee te laten wegen in de Planstudie Ring Utrecht en vergelijkbaar te maken met de andere (weg-) varianten. De studie maakt duidelijk dat de voorkeursvariant Planstudie Ring Utrecht en KvU 2.0 vergelijkbare kosten kennen. De baten van KvU 2.0 scoren op basis van een onderbouwde, kwalitatieve inschatting hoger dan die van de voorkeursvariant van de Planstudie.

4. Fietskracht van Utrecht (2 delen)

Oktober 2010: Publicatie van "De Fietskracht van Utrecht; Effecten van fietskracht in stad en regio" ([download](#)). Fietserbond i.s.m. NMU en Kracht van Utrecht

Kenmerken onderzoek: Lange termijn visie (2013 – 2015 - 2020) voor de fietsinfrastructuur in de stadsregio Utrecht: in aansluiting op de ambitie van de gemeente Utrecht om in 2014 de fiets- en OV-stad van Nederland te worden. Wat is de potentie en effectiviteit van de fiets om het autogebruik (en files) in en rond de stad te verminderen? Berekeningen op basis van bestaande onderzoeken van het potentiële effect van een regionaal fietsstimuleringsbeleid op het gebruik van de fiets en de auto. Ontwerpeisen aan een stadregionaal fietsnetwerk, inclusief investeringskosten. Hoog maatschappelijk rendement. Bijdrage aan MKBA Planstudie. Aanbevelingen voor een procesgerichte aanpak.

5. Movaresrapport

januari 2011: Publicatie van “Analyse van het effect van het maatregelpakket Kracht van Utrecht 2.0 op de regio Utrecht” “Movaresrapport” ([download](#)).

Kenmerken: Doorrekening met het VRU-model van de effecten van Kracht van Utrecht 2.0 ten behoeve van de in een volgende fase uit te voeren Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. In deze MKBA kan de planstudie (Maatregelpakket VERDER) worden vergeleken met de uitkomsten van de KvU 2.0.

In deze nieuwe voorstellen is onder meer het OV- en fietsnetwerk van de KvU 2.0 en Fietskracht nader uitgewerkt. Ook de effecten van beprijzen en mobiliteitsmanagement zijn meegenomen. De berekening is uitgevoerd met het VRU-model van het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Dit model is het enige beschikbare model dat de maatregelen integraal kan beschouwen.

6. Onderzoek 80=pr8ig en gevolgen van verhoging van de maximumsnelheid

23 februari 2011: Onderzoek verricht voor de actie 80=pr8ig (tachtig is prachtig).

Doel: Aanlevering van tekst voor persberichten, websites en de '80 op Ring Utrecht, gezond en veilig' – bumpersticker. Een maximale snelheid van 80 km/u op de Ring (zowel overdag als 's nachts) biedt omwonenden een acceptabeler leefklimaat. Het is schoner en geeft minder geluidsoverlast. En voor het verkeer is het veiliger en geeft het een betere doorstroming. Op 11 maart 2011 publiceerden wij de [videopromo 80=pr8ig](#).

Het onderliggende onderzoek naar de gevolgen van snelheidsbeperking resulteerde in het artikel [“Snelheidsbeperking op de snelweg: wat heeft het voor zin?”](#). Het artikel vormde later in 2011 de basis voor een brief aan minister Schultz d.d. 11 december 2011, betreffende de gevolgen voor de volksgezondheid van de verhoging van de maximumsnelheid; een pleidooi voor 80 km-zones rond grote steden, waaronder Utrecht ([download](#)).

7. Opties binnen de bak

15 Maart 2011: “De Kracht van Utrecht: Onderzoek naar opties binnen de bak van Amelisweerd” “Binnen de Bak-rapport” ([download](#)).

Onderzoek naar inrichtingsvarianten voor de A27 waarbij de 49 meter brede bak van de A27 door Amelisweerd niet verbreed hoeft en beter benut kan worden.

8. Luchtverontreiniging, een onvrijwillig risico

21 augustus 2012 Onderzoek ten behoeve van de videoproduktie Luchtverontreiniging, een onvrijwillig risico, een documentaire van Alexander Beunder ([online te bekijken](#)).

9. Artikelen, literatuurrecensies, nieuwsberichten en 30 nieuwsbrieven inzake de Kracht van de Utrecht en de Planstudies in Nederland tussen 2009 en heden, gepubliceerd op de websites van de [Vrienden van Amelisweerd](#), [Utrechtanders](#) en de [Kracht van Utrecht](#).

10. Moet de bak bij Amelisweerd worden verbreed?

4 januari 2013, Auteur Gerard Cats, modelexpert van de Kracht van Utrecht. Dit artikel voegen wij in ons rapport integraal in als Intermezzo, tussen Deel 1 en Deel 2 van dit rapport.

Wie heeft wanneer om bovenstaand onderzoeken gevraagd / geïnitieerd / gesproken?

Al onze rapporten zijn mede geïnitieerd door de Vrienden van Amelisweerd en de initiatiefgroep Kracht van Utrecht. Het eerste rapport is een coproductie met de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU). Het tweede Goudappelrapport is door het BRU opgesteld na de aanvaarding van de motie Vendrik in de Tweede Kamer, hetgeen leidde tot het "BRU-Goudappelrapport".

Latere rapporten zijn in opdracht van de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd (SOESA) tot stand gekomen in samenwerking met marktpartijen op initiatief van het Kracht van Utrecht-initiatief of zoals de Fietskracht op initiatief van de Fietsersbond.

Stichting Soesa is in 2010 opgericht door leden van de Kracht van Utrecht en Vrienden van Amelisweerd. De marktpartijen zien de potentie van het KvU alternatief en plegen hun inzet daarom belangenloos aan te bieden. De expertgroep van de Kracht van Utrecht ontvangt regelmatig tips en aanbiedingen van professionals die bijstand willen verlenen. Rapporten en videoproducties 5, 6, 7, en 8 zijn op deze wijze tot stand gekomen.

Met wie is hierover gesproken, wanneer, wiens initiatief was het voor de gesprekken?

Overleg met de minister, het ministerie en Rijkswaterstaat is buitengewoon moeilijk gebleken. Contactmomenten waren vooral informatie- en consultatiebijeenkomsten die Rijkswaterstaat organiseerde over hun eigen varianten.

Verzoek tot gesprek of rondleiding in Amelisweerd met de minister werd in 2011 expliciet afgewezen. De minister wilde alleen een korte ontmoeting zonder diepgaande uitwisseling met vertegenwoordigers van buurtgroepen over de inpassingsproblematiek. Een gesprek over alternatieven voor verbreding op basis van onze rapporten is steeds afgewezen, omdat dit buiten de voorgestelde trechtering zou vallen: "U bent te laat".

Begin 2011 namen bewonersorganisaties en de website Utrecht Anders het initiatief voor de actie 80=pr8ig: Draag met 80 km/u op de Ring zelf bij aan gezond en veilig: daar hebben we geen Rijksborden voor nodig! 80 km/uur op de Ring is een krachtig alternatief voor de verbreding van de A27 ([Persbericht 23 februari 2011](#)).

In het voorjaar van 2011 kwamen er initiatieven van gemeenteraadsleden, de Utrechtse wethouder van verkeer en statenleden in verband met het nieuwe collegeakkoord Gedeputeerde Staten 2011. Onderwerp: We willen bestuurlijke afspraken gaan maken om een Minimale Asphaltvariant (MINA) en/of een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te laten uitwerken om onze politieke afweging over wel of niet verbreden te zijner tijd beter te kunnen maken.

Wat is uw oordeel over het effect en de doorwerking van uw inbreng

1. Kracht van Utrecht, 23 april 2009

De presentatie van het rapport leidde tot veel publiciteit en instemmende reacties uit onder meer de Utrechtse gemeenteraad. Er kwam echter geen enkele uitnodiging vanuit bestuurders of het bevoegd gezag om het te bespreken.

De commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer nodigde ons uit om in Den Haag een presentatie te houden. Deze vond plaats op 11 juni 2009 en leidde tot een brief van de Commissie V&W aan de minister d.d. 11 juni 2009. Op 3 juli 2009 aanvaardde de Kamer de motie Vendrik om het kracht van Utrecht initiatief te betrekken bij de 2^e fase MER. Eerste gevolg hiervan was een rapport van het bureau Goudappel Coffeng waarin effecten van de OV+++ variant van het BRU en ons rapport op zeer globale wijze werden doorgerekend (het "Goudappelrapport").

Oordeel: Alom erkenning dat het rapport inzichten naar voren bracht die op geen enkele wijze door Rijk of bevoegd gezag onder ogen waren gezien. Steun vanuit Kamer en vervolgens ook de Utrechtse gemeenteraad. Wij konden en kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat bestuurders en bevoegd gezag het rapport en de steun vooral als lastig en vertragend zagen.

2. Goudappelrapport, 4 december 2009

De opdrachtformulering voor dit rapport vond plaats binnen een groot spanningsveld. Het Rijk wilde alleen via haar eigen, enkel op doorstroming van Rijkswegen, gerichte methodiek scenario's en varianten beoordelen. Naar oordeel van de KvU / NMU-werkgroep werd dit geen invulling van de motie Vendrik. De effecten op het verkeer op de Rijkswegen zijn wel berekend (NOMO-streefwaarde + voertuigverliesuren), maar de overige zeven effecten (belangrijk voor een MKBA) zijn niet gewaardeerd (zie Eindtabel Goudappelrapport op pagina 25): Robuustheid, technische complexiteit en uitvoeringsrisico, nadelige effecten op milieu en gezondheid, ruimtelijke ordening en inpassing alsmede kosten en reistijd-baten ontbreken in de Eindtabel van het Goudappelrapport.

De minister deed met het rapport in de hand de KvU inbreng luchthartig af als veel te duur, verwijzend naar het bedrag voor een treinverbinding tussen Utrecht en Breda. Deze was nadrukkelijk als belangwekkende extra optie ingebracht. Kern van het KvU rapport was echter de regionale aanpak. Daarnaast werd een vorm van kilometerheffing uit het KvU rapport niet erkend als een van de revenuen, omdat de voorgestelde vorm voor het ministerie onbespreekbaar was. In de conclusies (p. 26) wordt gesteld dat een aantal zaken niet in beeld zijn gebracht. Dit blijkt dan geen reden voor verder onderzoek. Sterker nog, het wordt juist gebruikt om varianten en scenario's af te serveren.

Wanneer wij anno 2013 met de kennis van nu dit rapport beoordelen concluderen we dat in het Goudappelrapport het hoge economische GE-groeiscenario en een te lage olieprijs zijn gebruikt. Dit geldt voor de doorrekeningen van zowel OV+++ en de Kracht van Utrecht als het referentiescenario 2020. Een integraal regionaal verkeersmodel is niet beschikbaar (LMS-NRM-VRU). Dit geeft grote verschillen in prognoses en inschattingen van de modal split en modal shift. Verkeersmodellen waren bovendien op dat moment al niet geijkt aan de geactualiseerde verkeerscijfers voor 2008.

Voor en na publicatie van dit rapport ontvingen wij geen enkele uitnodiging van bestuurders of het bevoegd gezag voor een bespreking of vervolgesprek over de conclusies of aanbevelingen.

Onze conclusie: Het ministerie heeft het Goudappelrapport op onjuiste gronden afgeserveerd en conclusies geformuleerd zonder betrokken partijen daarover te raadplegen. Het trechteringsproces werd vervolgens eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en terzijde geschoven onderzoek mee te nemen. Het is daarom in weerwil van de motie Vendrik onvoldoende benut in het verdere besluitvormingsproces.

3. Kracht van Utrecht 2.0

Effect Bestuurlijk: Op 30 augustus 2010 dient SOESA [een verzoek](#) in bij het UVVB voor het uitvoeren van een Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0 als inbreng in de MER 1ste fase Ring Utrecht. Op 27 september 2010 biedt het UVVB aan om een modelrun met het VRU-model te doen voor de verkeerseffecten van de Kracht van Utrecht 2.0. Dit aanbod leidt tot het "Movares-rapport", januari 2011.

Kenmerk van uitvoering van het UVVB-aanbod: UVVB Geen haalbaarheidsstudie, slechts 1 modelrun specifiek naar de verkeerseffecten. Het aanbod wordt gedaan zonder verder het belang te onderschrijven dat dit onderzoek wordt ingebracht in de MER 1^{ste} fase.

4. Fietskracht van Utrecht

Effect bestuurlijk, politiek en publiek: Versterking van de aandacht voor en de kansen van een comfortabel, logisch en uitgebreid doorfietsnetwerk in de stadsregio. Nota Fietsbeleid 2015, uitwerking procesgerichte aanpak Fietsersbond en Kracht van Utrecht. Intensieve samenwerking op ambtelijk niveau; o.a. workshops in coproductie over het doorfietsnetwerk.

Geen enkele belangstelling bij de Rijksoverheid en Rijkswaterstaat: " Daar gaan wij niet over"

5. Movaresrapport

Effect: Hoewel gerealiseerd naar aanleiding van afspraken met bestuurders vindt geen enkele bespreking van het rapport plaats met overheden om de ontwikkelde inzichten nader te onderzoeken, bijvoorbeeld als opstap voor oplossingen binnen de bak en een MKBA. Dit ondanks diverse informele en formele verzoeken. Diverse informele en informele verzoeken vanuit de KvU in 2010, 2011 en 2012 om eerdere KKBA / KBA of MKBA-inzichten inzake de planstudie van Rijkswaterstaat te ontvangen leiden tot niet tot resultaat. De mededeling van de minister in de Kamer op 17 januari 2013 dat de Commissie Schoof de beschikking heeft over een Quick Scan MKBA is dan ook een nieuw feit. Wij kennen deze quickscan MKBA niet. De minister zegt in de Kamer overigens dat een MKBA van de bak nooit is gemaakt. Die wordt pas gemaakt wanneer definitief voor 2x6 of 2x7 is gekozen.

Conclusie: Het ministerie maakt in haar publieke overzichten (website www.ikgaverder.nl) geen melding van onderzoeksopdrachten c.q geen melding meer van dit KvU-verzoek en onderzoeksopdracht, noch van het onderzoeksresultaat. Het ministerie heeft het onderzoek "Movaresrapport" op onjuiste gronden buiten het eigen besluitvormingsproces gehouden. Het trechteringsproces is eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en ter zijde geschoven onderzoek te updaten en zonder inzichten in geactualiseerde binnen-de-bak opties en MKBA's.

Conclusie met de kennis van nu: Ook in dit Movaresrapport is nog alleen gerekend met het hoge economische groeiscenario GE. Er is geen onderzoek verricht met meerdere scenario's, noch onderzoek verricht naar scenario's die zijn geijkt en geactualiseerd aan de huidige economische ontwikkelingen en trends in verkeerscijfers.

6. Actie 80=pr8ig op de Ring Utrecht met videoproductie

[Videopromo 80=pr8ig](#). Effect op de media: Veel media-aandacht en interviews (RTV Utrecht, website, landelijke kranten, televisiedebat bij de Publieke Omroep met Ghislaine Plag: Waarom een maximum snelheid van 130 km/uur? Wat zijn de voor- en nadelen en de effecten op leefklimaat en reistijd?).

Effect op de lokale en landelijke politiek: Raadsvragen en Kamervragen. Doorwerking tot begin 2013: VVD-wethouders in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag die bezwaar aantekenen tegen de verhoging van de maximumsnelheid van 80 naar 100 km/uur op de snelwegen rond of naar de stad.

Effect op landelijke bewonersorganisaties en politieke partijen: Vervaardiging van vergelijkbare bumperstickers 80 km/uur in Rotterdam Overschie en andere steden. Doorwerking tot in begin 2013 met de "Witte Lakenactie" op de balkons van de flats in Overschie Rotterdam.

7. "Binnen de bakrapport"

Effect ambtelijk: "We zullen het verzoek om een gesprek over het "Binnen de Bak-rapport" aan de ambtelijke werkgroep A27 voorleggen."

Effect op Rijks- en provinciale overheid: er is geen behoefte om dit rapport te bespreken. Ook niet na diverse formele en informele verzoeken van KvU-kant om de beide in 2011 verschenen rapporten in de ambtelijke projectgroep A27 te komen toelichten. Reden voor afwijzing voor gesprek: "Het is niet opportuun".

Vedere effecten: Bij politieke partijen op gemeentelijk en provinciaal niveau blijkt wel degelijk behoefte aan nadere toelichting. Het rapport wordt besproken met alle in de Provinciale Staten vertegenwoordigde partijen en met gemeenteraadsleden van diverse fracties. Een terugkerend thema: Wat wordt nu de betekenis van de MKBA's? Wat spaart het niet verbreden van de bak uit? Partijen komen op eigen initiatief, mogelijk op basis van informele mededelingen vanuit het ministerie, met een bedrag van 400 miljoen euro; navraag bij Rijkswaterstaat levert de mededeling op dat er geen berekening is omdat een KBA of MKBA van verbreden / niet verbreden niet aan de orde is.

Conclusie: Het ministerie heeft het “Binnen de Bak-rapport” op onjuiste gronden buiten het besluitvormingsproces gehouden, publicatie ernstig vertraagd en het trechteringsproces eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en ter zijde geschoven onderzoek te updaten, zonder inzichten zoals een geactualiseerde MKBA. Het ministerie heeft het (ook door de overheid betaalde) onderzoek derhalve niet benut in het besluitvormingsproces.

Globaal effect van laatstgenoemde rapporten op politici in 2011-2012-2013: Initiatieven en vragen over MINA en MMA van gemeenteraadsleden en Statenleden. Deze vragen het Bevoegd Gezag van de planstudie Ring Utrecht om aandacht voor de uitwerking van de Minimale asfaltvariant (MINA) en/of het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Het Utrechtse Collegeprogramma (april 2010) stelt:

“Het College zet zich als mede bevoegd gezag in om de Kracht van Utrecht tot en met het einde van de tweede fase MER volwaardig te laten meetellen in het afwegen van varianten voor het afwikkelen van het verkeer op de rijkswegen rondom de stad.”

Collegeakkoord Gedeputeerde Staten 2011: “Tevens bepleiten wij in de 2e fase MER een uitwerking op het gebied van de inpassing als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) op te nemen.”

Effect daarvan tot dusverre: Tot op heden is voor burgers en politici en voor de Kracht van Utrecht onzichtbaar wat deze alternatieven inhouden. Op de website lkgaverder.nl is hier behalve tijdslijnen in de toekomst geen inhoudelijke informatie over te vinden.

In de loop van 2012 is het contact en overleg van de Kracht van Utrecht met ambtenaren, politici, deskundigen, experts en bewonersgroepen geïntensiveerd omdat het trechteringsproces van de planstudie maar op één uitkomst kon uitkomen: verbreding van de bak met 2 x7 rijstroken. Dat de Utrechtse bevolking niet bij de pakken neerzit blijkt uit het feit dat de Nieuwsbrief van de Kracht van Utrecht er alleen al in 2012 1000 abonnees bij kreeg.

Intermezzo: Is verbreding van de bak bij Amelisweerd noodzakelijk?

Een beschouwing over (groei-)scenario's

Onze modelexpert, Gerard Cats heeft een studie van diverse prognoses van verkeersintensiteiten gemaakt. Hij ontdekte dat het verkeer zo weinig zal groeien dat er tot 2020 geen files meer zullen zijn in en rond de bak. Alleen om die reden al is er geen behoefte aan verbreding van de bak bij Amelisweerd. Hieronder vindt u zijn bevindingen.

Vragen

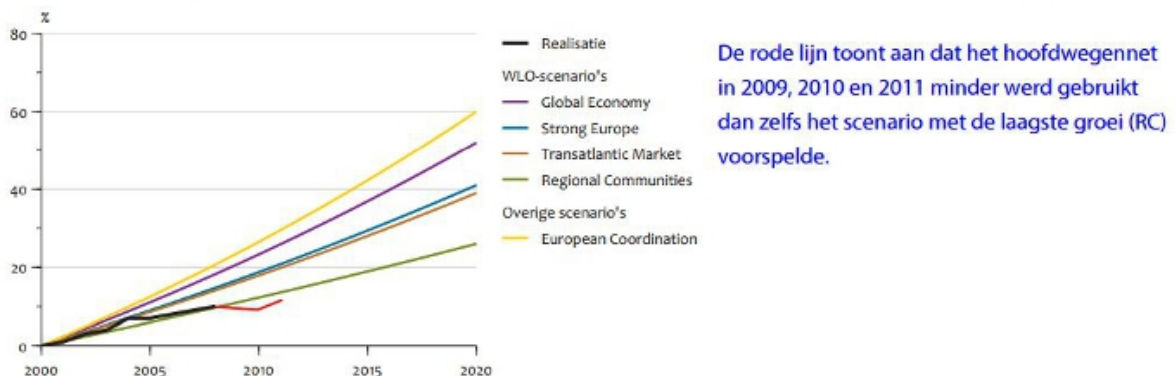
Valt nu al te voorzien hoeveel auto's er in 2020 rijden? Moet nu al besloten worden tot een investering van miljarden, met grote gevolgen voor leefbaarheid en milieu? Of kan het besluit over die investering best nog uitgesteld worden, totdat beter bekend is of het allemaal wel ooit nodig zal zijn?

Model en scenario

Om de eerste vraag te beantwoorden: Rijkswaterstaat hanteert een verkeersmodel, waarmee de toekomstige behoefte aan snelwegen wordt voorspeld. Belangrijk daarbij is hoe snel de economie groeit. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in 2006 voor die groei zogenaamde "scenario's" ontwikkeld. [In bijgaande figuur](#) (klik voor download) zijn de ontwikkelingen van de groei van de economie, het gebruik van de snelweg en de filedruk uitgezet. Sommige scenario's geven een hoge groei, andere juist een lage. In 2010 lag de werkelijke ontwikkeling van het bruto binnenlands product nog op het scenario met de laagste groei (RC). In 2012 waren we zelfs onder dat scenario gekomen. Er zijn ook geen aanwijzingen dat de economie binnenkort weer gaat groeien. Als we kijken naar het gebruik van de hoofdwegen in Nederland, dan zien we dat we in 2011 al 7 jaar achterliepen op het scenario met de snelle groei (dat scenario was dus eigenlijk al achterhaald toen het in 2006 werd gepubliceerd) en dat we intussen ook al een paar jaar achterlopen op zelfs het scenario met de laagste groei.

Verandering gebruik hoofdwegen ten opzichte van 2000

Figuur 8



Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

Verouderde scenario's

Minister Schultz van Haegen beweerde in december 2012 in de Tweede Kamer dat het besluit om de bak van Amelisweerd te verbreden in 2010 is genomen op basis van één scenario, te weten het scenario met de hoogste groei. Rijkswaterstaat heeft voor haar verkeersmodel echter wel degelijk gebruik gemaakt van een groter aantal scenario's. Op een publieksavond over verkeersmodellen voorjaar 2012 heeft rijkswaterstaat aan omwonenden laten zien dat er minstens twee scenario's zijn gebruikt, te weten het scenario met de op één na hoogste (GE) en het scenario met de laagste groei (RC). Daarbij werd gesteld dat we intussen aan de onderkant van de bandbreedte tussen die scenario's zitten. Hoewel dat niet juist

is (we zitten immers duidelijk onder het RC scenario) blijkt dat er wel degelijk gerekend is met twee scenario's, waarvan één een lage groei beschrijft. Rijkswaterstaat zaait (al of niet opzettelijk) nog meer verwarring door in maart 2012 berekeningen met twee scenario's te presenteren. Rijkswaterstaat noemt die twee scenario's hoog en laag, maar in werkelijkheid gaat het om een hoog (GE) en een superhoog (EC) scenario. Er zijn dus minstens drie scenario's in omloop. De minister heeft de Tweede Kamer dan ook een verkeerde voorstelling van zaken gegeven. Bovendien is zelfs het laagste scenario al jaren achterhaald. Daarbij zij nog opgemerkt dat alle scenario's uitgaan van een [veel te lage brandstofprijs](#). In werkelijkheid groeit het autoverkeer daarom nog minder dan wat de scenario's ons voorspiegelen. Er zijn zelfs aanwijzingen dat het autogebruik zijn piek bereikt heeft ("[Peak Car](#)").

Verbreden bak niet noodzakelijk?

Bij de scenario's met hoge groei geeft het verkeersmodel aan dat de files op de A27 worden opgelost als de bak bij Amelisweerd wordt verbreed. Wel trekt die verbreding weer zoveel verkeer aan dat de stad Utrecht en het universiteitscentrum De Uithof onbereikbaar worden. Hoe dat zit bij de scenario's met lage groei is niet duidelijk. Rijkswaterstaat heeft er belang bij die resultaten onder de pet te houden. Uit de file top 50 blijkt dat het stukje snelweg door Amelisweerd nu niet filegevoelig is. Wel staan er regelmatig files bij de afslagen, bijvoorbeeld bij Bilthoven en Den Dolder. Die knelpunten neemt Rijkswaterstaat niet weg door Amelisweerd nog verder te asfalteren. Het is hoogst onzeker of Amelisweerd ooit een knelpunt gaat worden. Maar zelfs als het autogebruik in de toekomst nog gaat groeien, dan nog lopen we nu al 7 jaar achter op de groeicurve waarop het besluit tot verbreding is gebaseerd. Er is dus alle tijd om het besluit tot verbreding uit te stellen, tot we beter weten of verbreding wel nodig of nuttig is.

Al met al lijkt het erop dat de minister of haar ambtenaren koste wat koste de verbreding door willen drukken. Berekeningen die twijfel aan noodzaak of nut zaaien komen niet in hun kraam te pas. Er zijn sterke aanwijzingen dat de verbreding helemaal niet nodig is en dat de verbreding de knelpunten helemaal niet oplost. Bovendien is er helemaal geen haast geboden; we kunnen het besluit straffeloos zeker 5 jaar uitstellen. Laten we die tijd gebruiken voor verbetering van de bereikbaarheid van de regio per fiets en OV, in plaats van miljarden te investeren in een project dat het knelpunt niet wegneemt, dat wellicht nooit nodig zal zijn en dat de leefbaarheid aantast.

Slot

Als Kracht van Utrecht zien wij als bovenstaand genoeg argumenten om niet overhaast tot verbreding te besluiten. Onze lange termijnvisie is dat we de koers moeten verleggen, zodat mobilisten (te voet, per fiets, OV of auto) een reële kans krijgen op een brede en hoogwaardige mobiliteitskeuze. Toekomstige groei hoeft geen groei van de automobiliteit te betekenen. Het gaat ons dus niet alleen om uitstel van de beslissing tot verbreding, maar ook om het verschuiven van budgetten van auto naar fiets- en OV-infrastructuur van hoge kwaliteit.

Deel 2: Beweringen met ons commentaar

Inleiding

In dit deel geven we de Commissie Schoof een overzicht van beweringen die in brieven of persberichten door of namens de minister zijn geuit over de problematiek. Wij vinden dat deze beweringen in de Planstudie Ring Utrecht een eigen leven zijn gaan leiden. Niet alleen in de vele documenten van de planstudie, vanaf het moment waarop de brede netwerkanalyse in de trechter van de startnotitie terecht kwam, niet alleen als vertaling van ambtelijke berichten voor bestuurders en politici maar vooral in de publiekscommunicatie op infopanelen van Rijkswaterstaat en in het woordgebruik van persberichten en korte Journaalclips met statements van de minister.

Deel 2 van dit rapport draagt bij aan de beantwoording van vragen van de Commissie in hoeverre in de planstudie afdoende, juist en adequaat onderzoek is uitgevoerd en in hoeverre dit afdoende, juist en adequaat in de besluitvorming is ingebracht.

Een voorbeeld van een bewering, een vertelsel, uit de planstudie vinden wij:

‘Utrecht is de draaischijf van Nederland’

Wat moet je als bewoners van de stad van deze bewering vinden? Ben je daar tegen? Ben je daar voor? En wat is je oordeel? Wat is je handelingsperspectief: Voor de een verhuizen naar Drenthe, als je astma hebt. Voor de ander een legitimatie van de noodzaak van het laten doorstomen van snelwegverkeer. Of is het propaganda, een campagneslogan, die niet helemaal waar is?

Ja, dat laatste klopt, het is niet helemaal waar. Tweederde van het verkeer op de A27 bij Amelisweerd is regionaal georiënteerd; het overige verkeer is doorgaand landelijk verkeer dat van voor Woerden of Vianen tot na Amersfoort door moet rijden⁶.

Kenmerk van vertelsels is dat ze niet expliciet onderbouwd hoeven te worden. Ze doen het werk als vertelsel in de publiekscommunicatie omdat ze zo bedacht zijn om zo te werken. Dat blijkt uit de wetenschappelijke literatuur van *“The Narrative Approach”* en het (Elverding/Sneller & Beter) onderzoek voor het ministerie, getiteld *Bestuurlijke Cultuur en Besluitvorming* van Prof. dr. Jaap de Heer. De Heer (VU Amsterdam en partner bij Twijnstra Guddes managers en adviseurs) heeft in de afgelopen jaren in opdracht van het ministerie vele infrastructuurprojecten doorgelicht.

“A73: Ruggengraat van Midden Limburg”

Welk mens met een ruggengraat is hier nu tegen?

Naast de narratieve kracht in een project heeft de onderzoeksgroep van de Heer meer bestuurscultuurthema's bestudeerd: niet alleen de macht van actoren (verdeelde Rijkspartijen; sterk regionaal netwerk; natuur en milieu-beweging) maar ook de arena met rationaliteiten: alternatief 1, 2 of 3, meebetalen is meeregeren; 'package deal' met taakverdeling; strijd over resterend geld.

Wij herkennen deze arena van ratio en emotie, niet alleen van macht-uitoefening en onderhandeling, maar ook van het inzetten van dwangmiddelen, van spelen met de publieke opinie tot het negeren van feiten & feedback ('fact-finding') en het voortgaan op een ingeslagen weg. "Wie betaalt, bepaalt".

Casus Ring Utrecht augustus 2011

In 2011 zijn aan de hand van deze benadering 30 sleutelpersonen uit de planstudie, geïnterviewd door Daniëlle van Leeuwen, waaronder de projectleider van de Kracht van Utrecht, Jan Korff de Gidts. Haar Master thesis (in het Engels) is in augustus 2011 verschenen en openbaar ([download](#)). Wij zijn nog steeds benieuwd of en hoe het Bevoegd Gezag deze masterthesis heeft geëvalueerd.

⁶ Bron: Startnotitie Rijkswaterstaat, dec 2008, pagina 18.

Narratieve kracht en beweringen

Narratieve kracht blijkt volgens prof. De Heer een zeer belangrijke notie te zijn: *Narratief geeft aan waarom een issue belangrijk is, welke waarden in het geding zijn, waarop je appelleert. Een sterke zeggingskracht van een narratief (een vertelsel, red.) over een issue resp. project schept vertrouwen en draagt bij aan overtuigingskracht; een zwak narratief laat onzekerheid zien en zaait twijfel.*

Daarnaast stelt hij dat *'Framen' van issues naar situatie en moment plaats vindt in verwoording, taal, waarin de toegevoegde waarde, het belang en afgeleide doelstelling naar voren komen. In de tijd blijken in infrastructurele projecten meerdere frames voor te komen die project in een bepaalde richting sturen.*

Daarom geven we de Commissie Schoof meer voorbeelden van beweringen, vertelsels, die we elk van ons commentaar voorzien.

Bewering 1: In de eerste trechterstap zijn alle alternatieven uitgebreid onderzocht.

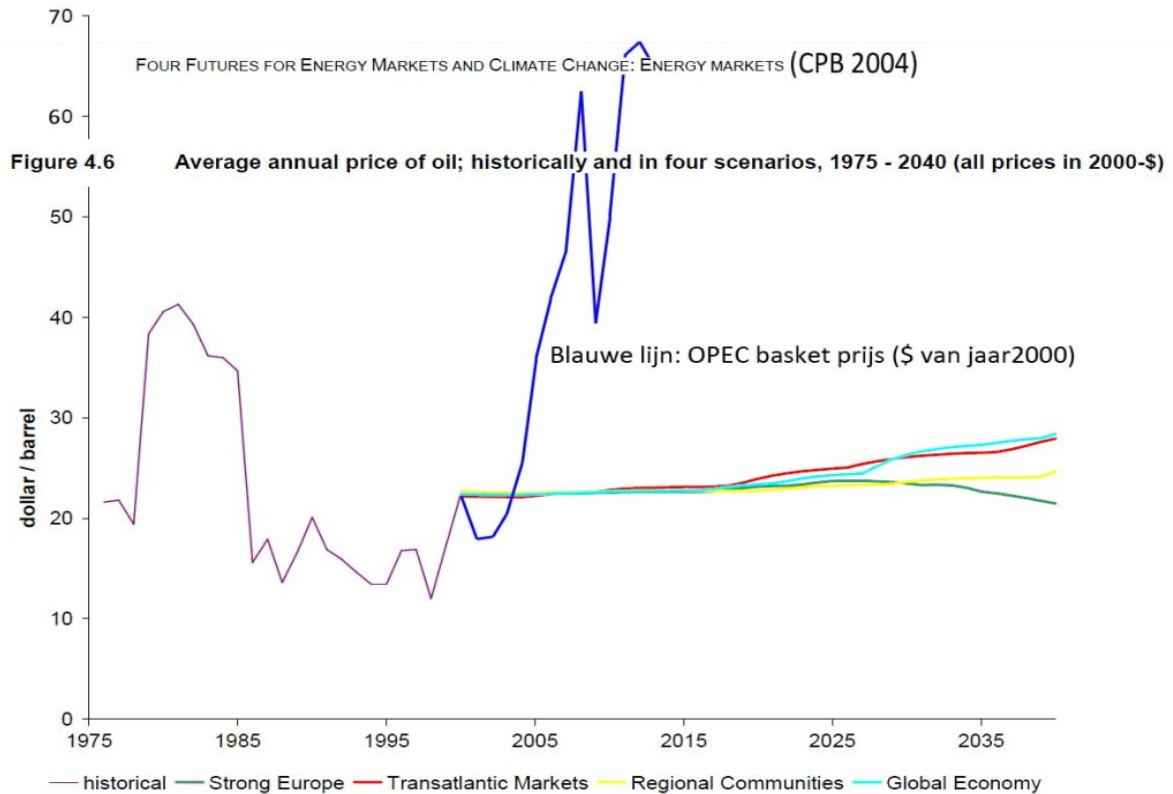
- Er is nooit serieus gekeken naar de varianten voor het niet verbreden van de bak (binnen de bak met 2x4 rijstroken en 100 km/h en 2x4 rijstroken met 80 km/h), niet in 2008 of daarvoor.
- Er is ook niet gekeken naar varianten die mogelijk werden na de capaciteitsvergroting op basis van de Spoedwet / Crisis & Herstelwet (eerst naar twee extra spitstroken, later met een wetswijziging naar twee permanente (24-uurs) rijstroken), dat wil zeggen een verbreding binnen de bak van 8 naar 10 rijstroken (1x6 Zuid naar Noord + 1x4 Noord naar Zuid)
 - Met 100 km/u
 - Met 80 km/u
- En ook niet naar
 - Aanvullende rijstroken tot maximaal 2x6 rijstroken binnen de bak
 - Met 100 km/u,
 - Met 80 km/u,
 - Al of niet in combinaties van doelgroepenstroken voor vrachtverkeer voor de zwaarste vrachtverkeerstroom.
- De alternatieven en varianten die de Kracht van Utrecht heeft aangedragen zijn niet afdoende en adequaat onderzocht en op basis van onjuiste, vooringenomen uitgangspunten vroegtijdig in fase 1b van de planstudie verworpen; dit in afwijking van de wens van de Kamer (Motie Vendrik, 3 juli 2009). Ook in een latere planfase zijn ze niet alsnog ingebracht en besproken of uitgewerkt als onderdeel van een MINA (Minimaal Asphalt-alternatief) of MMA (Meest Milieuvriendelijk-Alternatief).
- Het alternatief van de Kracht van de Utrecht is evenals het "Goudappelrapport 2009" met de doorrekening en vergelijking met het OV+++ en de referentie (2020) in de eerste fase planstudie in 2010 niet aan de Commissie MER voorgelegd. (want reeds in fase 1b afgeserveerd).

Bewering 2: Het autoverkeer groeit tot 2020 met 20%.

- De groei was al in 2011 omgeslagen in een daling. Maar het ministerie blijft groei voorspellen⁷.
- Die groei komt uit het scenario met de grootste groei en dat is achterhaald. De werkelijke ontwikkeling loopt daarbij nu al zeven jaar achter. Het Nieuwe Werken, de recessie, de hoge brandstofprijzen zitten niet in dat scenario. Door verbeteringen aan OV en fietsvoorzieningen kan de groei worden omgezet in een krimp tijdens de spits. De files verdwijnen dan, voor minder geld.
- De groei is een gevolg van en niet een reden voor wegverbreding. Door niet te verbreden rem je die groei af. Door wel te verbreden genereer je nieuw verkeer in de spitsuren.

⁷ Zie voor een uitgebreide uitleg het artikel "[Noodzaak verbreding volgens de groeiscenario's](#)"

- De groei kan niet door gaan want de steden zitten vol. Het Rijk mag de problemen in de steden niet negeren, maar moet verkeersproblemen in samenhang aanpakken.
- De groei kan ook best afgeremd worden: zie het alternatief van de Kracht van Utrecht.
- Een van de oorzaken van groeioverschatting is een consequente lage brandstofprijs in alle groeiscenario's. Het blijkt dat alle vier WLO scenario's zijn geconstrueerd uitgaande van een brandstofprijs die de komende twintig jaar niet veel verandert (de interne consistentie van de scenario's is dus alleen juist bij een lage olieprijs). Die gehanteerde prijs in 2012 is ongeveer een derde van de werkelijke kosten. De verkeersmodellen rekenen dus met een veel te lage prijs.



Bronnen figuur:

1. OPEC basket prices (http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/40.htm); ontwikkelingen van de olieprijsen 2000 tm 2013.
2. CBS prijsindex: de OPEC basket prices omgerekend naar dollars van het jaar 2000.
3. Four Futures for Energy Markets and Climate Change; verloop van de brandstofprijzen in de 4 WLO scenario's (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/fourfutures.pdf>).

Bewering 3: 80 km/u verbetert de doorstroming niet.

- De minister schrijft zelf: "afhankelijk van de lokale situatie". 80 km/u verbetert de doorstroming juist wel waar gewezen wordt. Dus juist wel in een niet-verbrede bak.
- Niet alleen doorstroming telt. Ook milieu: minder lawaai, minder luchtvervuiling, minder verkeersongelukken, minder ruimtebeslag; minder brede rijstroken (dus: kan binnen de bak).

Bewering 4: *Verbreiding van de bak lost het probleem op. Andere oplossingen werken niet.*

- Andere oplossingen die onderzocht zijn (A2,5; snelweg door Rhijnauwen, Amelisweerd of Leidsche Rijn) zijn onrealistisch en alleen op het lijstje gezet om te kunnen zeggen dat andere oplossingen niet werken.
- Het alternatief van de Kracht van Utrecht is niet afdoende en bovendien onjuist (v.v.) onderzocht en is, in strijd met het verzoek van de Tweede Kamer in de motie uit juli 2009, in een vroegtijdig stadium (1b) afgeserveerd. De motie van de Kamer sprak uit om de Kracht van Utrecht mee te nemen tot en met de Tweede Fase van de MER.
- “Niet werken” betekent dat de andere oplossingen niet aan de norm voldoen. De verbrede bak voldoet echter óók niet aan de norm. Die oplossing werkt dus ook niet volgens de eigen maatstaf.
- Je wilt eigenlijk weten hoe lang auto’s in de file staan. De KvU⁸ oplossing scoort véél beter: veel minder zogenaamde “voertuigverliesuren” dan met een verbrede bak.
- Overigens schrijft het PBL dat de modellen voor filevorming op drijfzand berusten⁹.
- Door verbeteringen aan OV en fietsvoorzieningen kan de groei gemakkelijk worden omgezet in een krimp tijdens de spits. De files verdwijnen dan.

Bewering 5: *De KvU oplossing is te duur; het kost zelfs 10 miljard.*

- KvU denkt dat er behoefte bestaat aan de Almere-Utrecht-Breda (AUB) spoorlijn.
- De AUB lijn kent (uiteraard) een eigen besluitvormingstraject en eigen begroting en is, hoewel wenselijk, niet essentieel voor implementatie van KvU alternatieven. Kracht van Utrecht, april 2009, pagina 24.
- De minister heeft echter de kosten van de gehele lijn Breda, Oosterhout, Gorinchem, Vianen, Utrecht ten onrechte en compleet aan de Kracht van Utrecht toegeschreven, van naar schatting 3,9 miljard (+250 miljoen) euro. De schatting van deze kostenraming komt voort uit en is terug te lezen in de tabel op pagina 17 van het “Goudappelrapport” van december 2009.
- In deel 1 is beschreven dat het beoordelingskader voor dit “Goudappel” onderzoek ten ene male ontbrak en dat Rijkswaterstaat penvoerder was; ondanks onze protesten werd dit gegeven van 3,9 miljard (+250 miljoen euro) in het Goudappelrapport opgenomen; de publicatie van dit rapport vond plaats na het besluit over een nieuwe trechteringsstap (november 2009). De minister maakte vervolgens in 2010 deze schattingen op onjuiste gronden publiekelijk (“KvU kost 6 tot 10 miljard euro”), zonder betrokken partijen hierover te raadplegen.
- Het verbreden van de bak is tweemaal duurder dan de KvU oplossing. Bovendien is er bij KvU geen risico op budgetoverschrijding; terwijl er bij het verbreden van de bak een groot uitvoeringsrisico bestaat (zie ook projecten als: HSL, Betuwelijn, tramtunnel Den Haag, Noordzuidlijn).

⁸ Kracht van Utrecht, www.krachtvanutrecht-initiatief.nl. Daar vindt u ook vrijwel alle bronnen voor de antwoorden en de bredere blik. De overige bronnen: Min I&M, PBL, GGD Amsterdam, CPB.

⁹ PBL rapport "Bestendigheid van WLO-scenario's": noot 1 op pagina 15 (http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/wlo_bestendigheid.pdf)

Bewering 6: De A27 bij Amelisweerd is een flessenhals.

- Het traject Lunetten-Rijnsweerd-Utrecht Noord staat niet eens in de file top50¹⁰. Files ontstaan bij de afslagen Bilthoven, Uithof, enzovoort. De capaciteit van die afslagen wordt niet groter. Een verbrede bak trekt nog meer verkeer aan; het leidt tot nog meer files bij die afslagen.
- Nu al is de bak breder (4+6 rijstroken binnen de bak) dan de aan- en afvoerwegen ooit zullen worden. Er bestaat nu geen flessenhals in de Ring.
- De 'flessenhals' is de capaciteit van de afslagen elders en het onderliggend wegennet.

Bewering 7: De gemeente Utrecht heeft ingestemd met de verbreding.

- De minister heeft de financiering van de tram naar De Uithof voortdurend gekoppeld aan instemming met de verbreding van de A27. Dit zonder enige verkeerskundige logica, de enige logica lijkt die van een politiek dwangmiddel. In september 2012 heeft de minister de financiering van de Uithoftram weer losgekoppeld van de planstudie.
- Op 26 september maakte de gemeente Utrecht bekend dat zij geen handtekening zet onder het besluit voor 2x7 en verbreding van de bak ([zie artikel](#)).

Bewering 8: Er komt minder verkeer op de provinciale en stedelijke wegen.

- Dat kan natuurlijk niet. Het extra verkeer op de A27 (voor tweederde stedelijk of regionaal van herkomst of bestemming) moet ergens de snelweg op en ergens er af.
- De modellen overschatten de effecten van een verbreding van een snelweg op de andere wegen. Er komt dus helemaal niet minder verkeer op die andere wegen (bron: PBL¹¹).

Bewering 9: We verbeteren met de planstudie de leefbaarheid.

- In de planstudie zijn geen leefomgevingsdoelstellingen geformuleerd.
- Voldoen aan wettelijke normen, die tijdens de rit van de planstudie worden gewijzigd, aangepast of van een nieuw normenstelsel worden voorzien zullen het vertrouwen van burgers in de overheid niet makkelijk vergroten.
- Er komt met 2x7 rijstroken meer verkeer op de provinciale en stedelijke wegen. Dus de leefbaarheid is slechter af dan bij smallere varianten en bij een grotere inzet op alternatieven voor automobilititeit.
- De minister berekent dat ze aan de normen voor lawaai en luchtvervuiling blijft voldoen, door schonere en stillere auto's en wegen. Maar die auto's worden ook zonder verbrede bak wel schoner en stiller. De verbrede bak verslechtert gewoon het milieu en dus de gezondheid.
- De modellen die de minister gebruikt voor het berekenen van de luchtkwaliteit zijn fout. Zie de discussies rond de A10, de A13¹² en de verschillen met metingen in Amsterdam en Utrecht.

Bewering 10: We compenseren het bos. En het gaat ook maar om 150 bomen.

- Een overkappinkje van 250 m doet vrijwel niets tegen lawaai en stank. Het is bovendien geen compensatie voor verloren natuurwaarde.

¹⁰ <http://www.verkeersinformatiedienst.nl/top50.html>. De files die mogelijk in de bak staan zijn de startten van files met de kop in Den Dolder en in Bilthoven

¹¹ Zie ook Bewering 4

¹² Zie bijvoorbeeld het [beroepsschrift](#) van de gemeente Rotterdam inzake de snelheidsverhoging op de A13 Overschie naar 100 km/u.

- Er zullen zeker honderden bomen sneuvelen. En kwaliteit telt ook: Langs de A27 staan bomen tot 200 jaar oud en 35 tot 40 meter hoog! Daarnaast is een bos als Amelisweerd meer dan een hoeveelheid bomen.

Bewering 11: *De verbreding is een robuuste oplossing.*

- Er is nog nooit gebleken dat meer asfalt afdoende werkt. Er is altijd weer meer asfalt nodig.
- Betere fiets- en OV-netwerken werken wél. Zie Alkmaar, Amersfoort, Leiden en tal van voorbeelden in het buitenland.

Bewering 12: *Meer asfalt werkt. Kijk maar naar 2011: meer asfalt, meer verkeer, minder files.*

- De verkeersintensiteit is in de recessie enorm afgenomen; de hoeveelheid asfalt is toegenomen. In 2011 zie je dat er door de grotere hoeveelheid asfalt meer verkeer op de hoofdwegen is gekomen; maar dat heeft de eerdere afname door de recessie nog niet gecompenseerd. Dus nog steeds minder files¹³.
- Overigens werkt meer asfalt soms; maar altijd tijdelijk. Het is nooit een robuuste oplossing. Een structurele verbetering van OV en fiets zijn dat wel.

Bewering 13: *We moeten op de Ring ontweven en dus verbreden*

- Weven is van rijstrook wisselen. De problemen liggen niet zozeer in het weven, maar voor het weven.
- In alle voorliggende varianten in de planstudie moet er nog steeds geweven worden.
- Er is ons geen verkeerstechnisch- of verkeersveiligheidsonderzoek bekend waarin met een MKBA de vergelijking wordt gemaakt tussen situaties met grote verschillen in rij snelheden en situaties waarin snelheden van auto- en vrachtverkeer allebei zijn gemaximeerd, bijvoorbeeld op 80 km/uur. Daarmee kan een gelijkmatiger snelheidsverdeling worden gerealiseerd, met aandacht voor de gevolgen voor de optimale capaciteit van betreffende wegvakken.
- Het door ontweven “trechters” van verkeersstromen zal verschillende effecten hebben op het vermogen van een verkeerssysteem om een verstoring op te vangen (robuustheid/ flexibiliteit van het verkeerssysteem).
- Door minder regionaal verkeer op de snelwegen (door kwaliteitssprong in lightrail/PHS netwerk en doorfietsroutes neemt het aantal weefbewegingen meer dan evenredig af.

Bewering 14: *Een rem op de groei van het automobilisme is slecht voor de economie.*

- De stad Utrecht wordt beter bereikbaar en de economische activiteit neemt toe als er minder personenauto's in de file staan om Utrecht in of uit te rijden (bron: Movares, 2011).
- Vrachtauto's rijden beter door op de A27 als er minder auto's in de file staan.

Bewering 15: *Er is al zoveel deskundig onderzoek gedaan.*

- Alle onderzoeken en berekeningen tot nu toe zijn gedaan door of in opdracht van de afdeling van Rijkswaterstaat die leeft van de aanleg van snelwegen. Afdelingen die op soortgelijke wijze de aanleg van fiets- of OV-infrastructuur of een programma Beter Benutten tot opdracht hebben zouden wel eens tot heel verschillende conclusies kunnen komen.

¹³ Zie de [figuren met uitleg](#) behorende bij het artikel “[Noodzaak van verbreding bak bij Amelisweerd volgens de groeiscenario's](#)”.

Bewering 16: *We bouwen voor de toekomst; het is goed voor de werkgelegenheid.*

- De toekomst in Nederland is aan ketenmobiliteit, waarin de mobilist elke dag opnieuw kiest voor een slimme combinatie van vervoerswijzen: te voet, per e-bike, (deel)fiets, OV-fiets, (deel-)taxi, (deel-)bus, tram, lightrail, (deel-)auto, Intercity of hogesnelheidstrein.
- De toekomstige economie heeft veel meer aan toekomstvaste investeringen zoals een forse capaciteitsprong in een Elektrisch-OV-netwerk en een comfortabel en fijnmazig doorfietsnetwerk.
- Wegenbouwers schakelen zonder probleem over op de aanleg van tram- en spoorwegen. Voor de werkgelegenheid maakt het dus niet uit of je je geld besteedt aan asfalt of verstandig belegt in infrastructuur voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, zoals de elektrische (inductie-) bus of Lightrail (lichte treintram) voor het stadsregionaal vervoer..

Bewering 17: *We volgen de procedure Elverding.*

- De minister spreekt zelfs publiekelijk over een planstudie Ring Utrecht, die Elverding-proof is. Wij kennen het rapport niet waaruit dat blijkt. Wij zijn blij dat de minister ons voor het eerst via de Commissie Schoof vraagt wat bewonersgroepen en organisaties als de Kracht van Utrecht vinden van de verkenning in de Netwerkanalyse en het plan- en besluitvormingsproces van de planstudie Ring Utrecht.
- Toen RWS de startnotitie maakte en voorsorteerde op verbreding was er nog maar een advies Elverding.
- De procesafspraken in de Tracéwet “ Elverding” voorziet in een “eerdere en ruimere participatie van betrokkenen”. Dat is hier dus overgeslagen.

Bewering 18: *Er is alleen gerekend met het grootste groei scenario, conform de afspraken in 2008.*

- RWS presenteerde in maart 2011 berekeningen met twee scenario's, hoge en “lage” groei¹⁴.
- Op een voorlichtingsavond over verkeersmodellen op 20 september 2012 vertelden I&M / RWS ambtenaren over twee scenario's, hoog en laag.

Bewering 19: *De Kracht van Utrecht is een voorbeeld van een laag groeiscenario.*

- Deze bewering van de minister is om meerdere redenen onjuist. Alle berekeningen in de planstudie zijn voor het jaar 2011 met een hoog economisch groeiscenario GE of eerder zelfs met het EC-scenario uitgevoerd. Pas in de loop van 2011 is het ministerie met meer scenario's gaan rekenen. De berekeningen en vergelijkingen van de Kracht van Utrecht met OV+++ en de referentie 2020 in het “Goudappel”-rapport 2009 blijken, evenals de berekeningen en vergelijking in het “Movaresrapport” uit 2011, met het hoge GE-scenario te zijn uitgevoerd¹⁵.
- Bovendien is de Kracht van Utrecht feitelijk geen scenario, geen groeiscenario en ook geen economische scenario. De Kracht van Utrecht is ontwikkeld door experts en gaat uit van transitie in schonere en gezondere mobiliteit en veerkracht, vanuit een visie op duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Het Kracht van Utrecht-initiatief ontwikkelt voorstellen voor de omslag naar slimmere en gezondere mobiliteit en een leefbare stad en draagt oplossingen aan om de bereikbaarheid én de

¹⁴ Beide scenario's die RWS presenteert zijn in feite scenario's met hoge groei, het ene nog hoger dan het andere. RWS laat zien dat de groei van de automobilititeit voor beide scenario's zo groot is dat de bak wel verbreed moet worden. Intussen weten we wel beter (zie Bewering 2), Dat neemt niet weg dat de minister ongelijk heeft: er zijn diverse scenario's doorgerekend (minstens 3: hoog, nog hoger en laag).

¹⁵ Wij hebben in ons gesprek de heer Schoof aangeboden met onze experts van gedachten te wisselen over de thema's die in onze bijdrage aan de orde zijn gesteld of die de Onderzoekscommissie nader wou willen beschouwen.

autobereikbaarheid én de economische ontwikkeling van de regio op peil te houden *zelfs binnen* het scenario van *hoge* economische groei.

Bewering 20: Er is nooit een Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) gemaakt

- De Startnotitie Ring Utrecht (dec. 2008) vermeldt op pagina 50: De verwachte uitvoeringskosten van de vier hoofdalternatieven worden door middel van globale ramingen inzichtelijk gemaakt.
- De Startnotitie Ring Utrecht (dec. 2008) vermeldt op pagina 51 (Effectbeoordeling in Fase 1): De initiatiefnemer onderzoekt de effecten van reistijdwinst voor de economie. Daarnaast wordt per alternatief de bouwtijd vergeleken. Want die bepaalt het moment waarop de economische voordelen geïncasseerd kunnen worden.
- Wij hebben bij Rijkswaterstaat informeel en formeel herhaaldelijk gevraagd naar uitgevoerde kostenramingen, KKBA en MKBA's. Ook de Tweede Kamer heeft daar op verschillende momenten naar gevraagd. Die zijn er niet.
- De minister meldt op 17 januari 2013 in de Tweede Kamer het bestaan van een quick-scan MKBA voor de MER-planstudie Ring Utrecht. Ook dit document kennen wij overigens niet.

Conclusies

Op grond van bovenstaande kunnen wij niet anders dan concluderen dat het ministerie een groot aantal beweringen verkondigt die elk op zich een eigen realiteit proberen te creëren; beweringen die het overigens in de publiekscommunicatie goed doen. Wanneer elke bewering op haar merites wordt beschouwd is daar heel wat op af te dingen.

De draaischijf opnieuw beschouwd

Als de draaischijf al harder moet gaan draaien komen we van een bedrogen kermis thuis. Want alle scenario's en verkeersprognoses voor 2020 kunnen nu al de prullenbak in.

We zijn vijf jaar na de startnotitie in een andere wereld terecht gekomen, waar nieuwe politieke keuzes gemaakt gaan worden. De kennis van nu helpt ons de weeffouten uit het verleden te doorzien, fouten die als fundament kunnen dienen om vanaf nu betere besluiten te nemen.

Aanbeveling

De Kracht van Utrecht draagt gaarne bij om in cocreatie, met een transparant beoordelings- en prioriteringskader een ontwerp-besluit samen te stellen die een brede MKBA-toets kan doorstaan.

Deel 3 Conclusies

1. Het ministerie heeft onvoldoende onderzoek uitgevoerd naar realisatie van verbreding van de A27 bij Amelisweerd binnen de bestaande bak en heeft tegelijkertijd beschikbaar onderzoek vanuit de Kracht Utrecht doorlopend miskend en in een voortijdig stadium afgeserveerd.

2009: Het ministerie heeft “Goudappelrapport” op onjuiste gronden afgeserveerd en conclusies geformuleerd zonder betrokken partijen daarover te raadplegen. Het trechteringsproces werd vervolgens eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en terzijde geschoven onderzoek mee te nemen. Het is daarom in weerwil van de motie Vendrik onvoldoende benut in het verdere besluitvormingsproces.

2010-2011: Hoewel gerealiseerd naar aanleiding van afspraken met bestuurders vindt geen enkele bespreking van het Movaresrapport plaats met overheden om de ontwikkelde inzichten, ook als opstap voor zowel oplossingen binnen de bak als voor een MKBA nader te onderzoeken. Dit ondanks diverse informele en formele verzoeken. Diverse informele en formele verzoeken vanuit de KvU in 2010, 2011 en 2012 om eerdere KKBA / KBA of MKBA-inzichten inzake de planstudie van Rijkswaterstaat te ontvangen leiden tot niet tot resultaat.

Tussen 2009 en 2012 maakt het ministerie in haar publieke overzichten (website www.ikgaverder.nl) geen melding van onderzoeksopdrachten in verband met de Kracht van Utrecht, noch van enige onderzoeksresultaten. Er is geen behoefte om de KvU-rapport te bespreken. Ook niet na diverse formele en informele verzoeken van KvU-kant om de beide in 2011 verschenen rapporten in de ambtelijke projectgroep A27 te komen toelichten. Reden voor afwijzing voor gesprek: “ Het is niet opportuun”.

2. De beïnvloedingsmogelijkheden (van burgers en belangengroepen) zijn in alle fasen van de besluitvorming zeer beperkt geweest; dit ondanks maximale maatschappelijke betrokkenheid.

2009-2012: Voor of na publicatie van rapporten van de Kracht van Utrecht ontvangen wij geen enkele uitnodiging van bestuurders of het bevoegd gezag voor een bespreking of vervolgesprek over de conclusies of aanbevelingen. Voor veel bestuurders doen burgerinitiatieven er niet toe¹⁶. Zo heeft het in Utrecht spraakmakende rapport De Fietskracht van Utrecht geen enkele belangstelling bij de Rijksoverheid en Rijkswaterstaat opgeroepen: “ Daar gaan wij niet over”.

Ook de beïnvloedingsmogelijkheden van lagere overheden bleken beperkt. Gemeenteraadsleden en Statenleden vragen het bevoegd gezag van de planstudie Ring Utrecht om aandacht voor de uitwerking van De Minimale asfaltvariant (MINA) en/of het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). In 2011 staat er in het Collegeakkoord Gedeputeerde Staten: “Tevens bepleiten wij in de 2e fase MER een uitwerking op het gebied van de inpassing als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) op te nemen.”

Tot op heden is voor burgers en politici en voor de Kracht van Utrecht onzichtbaar wat deze alternatieven MINA en MMA inhouden. Op de website [ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl) is hier behalve tijdslijnen in de toekomst geen inhoudelijke informatie over te vinden.

3. Het ministerie heeft eigen berekeningen niet geactualiseerd en heeft deze op onjuiste gronden ingebracht ter besluitvorming

2012-2013: Net als in het Goudappelrapport is ook in het Movaresrapport alleen gerekend met het hoge economische groeiscenario GE. Er is geen onderzoek verricht met meerdere scenario's, noch onderzoek verricht naar scenario's die zijn geïkt en geactualiseerd aan de huidige economische ontwikkelingen en trends in verkeerscijfers.

¹⁶ De Tweede Kamer schenkt besteed meer en meer aandacht aan burgeinitiatieven, getuige de debatten over de Rijnlandroute/Churcilllaan in Leiden en de Blankenburgtunnel. Ook de motie van D66-er Verhoeven getuigt van het belang dat de Kamer hecht aan burgerinitiatieven.

4. Het ministerie ziet de NOMO-normen (streefwaarde) als bepalend en niet het reistijdverlies over de hele reis binnen de regio of van een doorgaande reis het ritdeel dat binnen de regio valt (het gebied Woerden – Vianen – Zeist – Amersfoort – Hilversum – Breukelen).

Het “niet werken” van alternatieven betekent dat de andere oplossingen niet aan de NOMO-norm voldoen. De verbrede bak voldoet echter óók niet aan de NOMO-norm. Die oplossing werkt dus ook niet volgens de eigen maatstaf. Je wilt eigenlijk weten hoe lang auto's in de file staan. De KvU¹⁷ oplossing scoort véél beter: veel minder zogenaamde “voertuigverliesuren” dan met een verbrede bak.

5. Het ministerie heeft onvoldoende in kaart heeft gebracht wat de technische en financiële risico's zijn voor de verbreding van de bak om plaats te bieden aan 2x7-rijstroken.

Wat spaart het niet verbreden van de bak uit? Kamerfracties komen op eigen initiatief, mogelijk op basis van informele mededelingen vanuit het ministerie, met een bedrag van 400 miljoen euro; navraag bij Rijkswaterstaat levert de mededeling op dat er geen berekening is omdat een KBA of MKBA van verbreden / niet verbreden niet aan de orde is. Het verbreden van de bak is tweemaal duurder dan de KvU oplossing. Bovendien is er bij KvU geen risico op budgetoverschrijding; terwijl er bij het verbreden van de bak een groot uitvoeringsrisico bestaat (zie ook projecten als: HSL, Betuwelijn, tramtunnel Den Haag, Noordzuidlijn). De minister heeft in de Tweede Kamer aangegeven geen inzicht te willen verschaffen in uitvoeringsrisico's; dat zou namelijk de aanbesteding kunnen schaden.

6. Het ministerie heeft onvoldoende adequaat onderzocht wat de effecten zijn van:
 - een laag groeiscenario plus een hoge olieprijs in combinatie met de oplossingen van de Kracht van Utrecht
 - het realiseren binnen de bak van 2x4 rijstroken bij 80 km/u;
 - het realiseren binnen de bak van 10 rijstroken (1x6 Zuid naar Noord + 1x4 Noord naar Zuid) bij 80 km/h;
 - varianten met max 2x6 rijstroken binnen de bak;
 - varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak met 80 km/u;
 - varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak met 80 km/u en 100 km/u op specifieke momenten
 - alternatieven met investeringen in een comfortabel doorfietsnetwerk en nieuwe lightrail (lichte treintram)-lijnen (zoals in MIRT-studies en Kracht van Utrecht is aangegeven);
 - prijsbeleid en/of Beter Benutten / Mobiliteitsmanagement.

De alternatieven en varianten die de Kracht van Utrecht heeft aangedragen zijn niet afdoende en adequaat onderzocht en op basis van onjuiste, vooringenomen uitgangspunten vroegtijdig in fase 1b van de planstudie verworpen; dit in afwijking van de wens van de Kamer (Motie Vendrik, 3 juli 2009). Ook in een latere planfase zijn ze niet alsnog ingebracht en besproken of uitgewerkt als onderdeel van een MINA (Minimaal Asphalt-alternatief) of MMA (Meest Milieuvriendelijk-Alternatief).

7. Het ministerie heeft onvoldoende waargemaakt dat de bak bij Amelisweerd dient te worden verbreed.
8. Het ministerie heeft onvoldoende kunnen weerleggen dat alternatieven beschikbaar zijn voor het verbreden van de bak, te weten:

- 80 km/uur binnen de huidige bak met 10 rijstroken;

¹⁷ Kracht van Utrecht, www.krachtvanutrecht-initiatief.nl. Daar vindt u ook vrijwel alle bronnen voor de antwoorden en de bredere blik. De overige bronnen: Min I&M, PBL, GGD Amsterdam, CPB.

- eventuele uitbreiding naar max. 11 of 12 rijstroken binnen de bak door ook van Noord naar Zuid een of twee rijstroken toe te voegen; variant idem met 80 km/uur;
- Max 2x6 rijstroken.

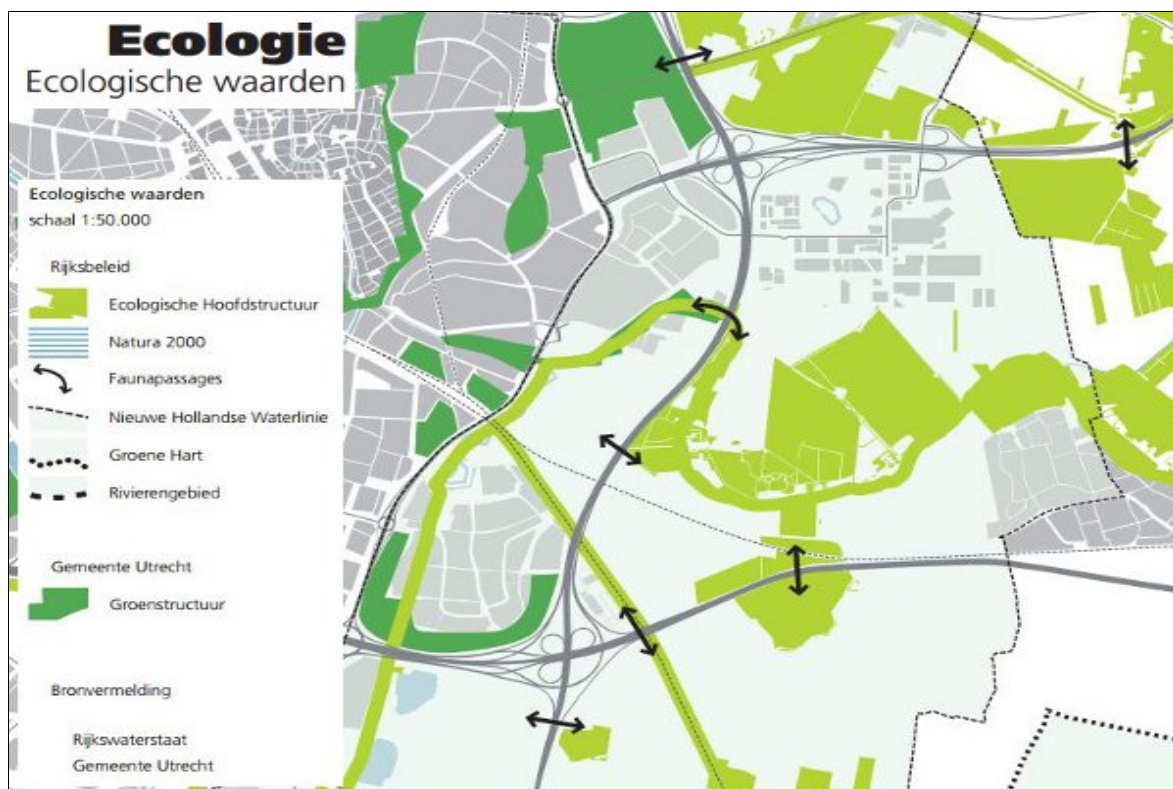
Andere oplossingen die onderzocht zijn (A2,5; snelweg door Rhijnauwen, Amelisweerd of Leidsche Rijn) zijn onrealistisch en alleen op het lijstje gezet om te kunnen zeggen dat andere oplossingen niet werken. Het alternatief van de Kracht van Utrecht is niet afdoende en bovendien onjuist (v.v.) onderzocht en is, in strijd met het verzoek van de Tweede Kamer in de motie uit juli 2009, in een vroegtijdig stadium (1b) afgeserveerd. De motie van de Kamer sprak uit om de Kracht van Utrecht mee te nemen tot en met de Tweede Fase van de MER.

9. Het voorkeursalternatief van de Planstudie Ring Utrecht is tot dusverre op onjuiste gronden tot stand gekomen: het is gebaseerd op aannames die niet solide dan wel achterhaald zijn. Het proces is niet conform 'Elverding', omdat de luiken voor de burger nooit zijn geopend.

De minister spreekt zelfs publiekelijk over een planstudie Ring Utrecht, die Elverding-proof is. Wij kennen het rapport niet waaruit dat blijkt. Wij zijn blij dat de minister ons voor het eerst via de Commissie Schoof vraagt wat bewonersgroepen en organisaties als de Kracht van Utrecht vinden van de verkenning in de Netwerkanalyse en het plan- en besluitvormingsproces van de planstudie Ring Utrecht. De procesafspraken in de Tracéwet "Elverding" voorzien in een "eerdere en ruimere participatie van betrokkenen". Dat is hier dus overgeslagen.

Wij hebben de afgelopen jaren aangetoond dat de varianten zonder aantasting van de EHS van rijkswegge niet serieus zijn onderzocht en dat slimme investeringen in schonere en gezondere mobiliteit voor de hand liggen. In de loop van 2012 is het contact en overleg van de Kracht van Utrecht met ambtenaren, politici, deskundigen, experts en bewonersgroepen geïntensiveerd omdat het trechteringsproces van de planstudie maar op één uitkomst kon uitkomen: verbreding van de bak met 2 x 7 rijstroken. Dat de Utrechtse bevolking niet bij de pakken neerzit blijkt uit het feit dat de Nieuwsbrief van de Kracht van Utrecht en de Vrienden van Amelisweerd er alleen al in 2012 1000 abonnees bij kreeg.

Figuur: Ecologische Hoofdstructuur rond de A27



Bijlage 1: Vraagstelling onafhankelijk onderzoek

Brief minister Schultz d.d 21-12-2012 over de vraagstelling voor de Commissie Schoof (twee pagina's).

pagina 1:



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

AVDD BV
t.a.v. dhr N. Schoof
Groenoord 206
2401 AJ Alphen a/d Rijn

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
drs. P.J. Dronkert
Wegprojecten regio Utrecht
T 070-456 0000
M +31(0)6-46444523
F 070-456 1111

Datum 21 december 2012
Betreft Onderzoek A27 Amelisweerd

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/257973

Bijlage(n)
1

Geachte heer Schoof,

Hierbij geef ik u opdracht voor het uitvoeren van het onderzoek naar de verbreding van de A27 bij Amelisweerd, conform de onderzoeksvragen in de bijlage bij deze brief. Ik verzoek u mij uw eindrapportage voor 1 maart 2013 aan te bieden.

Uw contactpersoon op het Ministerie van IenM is mw M. Blom, directeur Wegen en Verkeersveiligheid.

Ik wens u veel succes bij het uitvoeren van dit onderzoek.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



Bijlage: vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

Datum
21 december 2012

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/257973

1. Is het onderzoek dat IenM heeft gedaan naar de mogelijkheden om de verbreding van de A27 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd te realiseren, afdoende en juist geweest? Het gaat hierbij speciaal om de vraag of een laag groeiscenario, varianten met 2x6 rijstroken binnen de Bak, met 80 km/u als maximumsnelheid, en alternatieven waarin sprake is van investeringen in nieuwe OV-lijnen (o.m. een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht) en/of prijsbeleid, adequaat zijn onderzocht.
2. Is, op basis van dat onderzoek, terecht de conclusie getrokken dat voor de oplossing van het verkeersprobleem op de A27 het verbreden van de Bak in Amelisweerd nodig is?
3. Als ontweings-maatregel wordt een 2-strooks bypass voorzien. Kan volstaan worden met een enkelstrooks bypass?
4. Kan de variant met 2x7 rijstroken gefaseerd worden aangelegd waarbij de eerste fase gerealiseerd wordt binnen de bestaande Bak-in-Amelisweerd?

Bij het beantwoorden van deze vragen zijn de projectdoelstellingen (zoals neergelegd in de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER), de bestaande beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid (reistijdstreefwaarden uit de SVIR/NoMo), veiligheid (de Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen), geluid en luchtkwaliteit en het taakstellende budget uitgangspunt.

Het beantwoorden van deze vragen betreft geen zoektocht naar nieuwe varianten, noch het verkeers- en milieukundig narekenen van bestaande varianten. De deskundige kan in de rapportage wel aanbevelen bepaalde berekeningen (nog eens) uit te voeren.

Toelichting

Het onderzoek naar een niet-verbrede Bak heeft vooral in de 1^e Fase van de planstudie Ring Utrecht plaatsgevonden, tussen 2008 en 2010. De 1^e Fase is afgesloten met het publiceren van het MER 1^e Fase, het toetsingsadvies daarover door de Commissie voor de m.e.r., en de besluitvorming over het Voorkeursalternatief in december 2010.

Planning en ondersteuning

Naar verwachting kunnen de vragen in ongeveer 3 maanden beantwoord zijn. De externe deskundige kan geassisteerd worden door een extern bureau dat nog niet eerder bij de planstudie Ring Utrecht betrokken is geweest.

--/--

Bijlage 2

Chronologie, kenmerken, onderzoeksproces en effecten van de onderzoeksinbreng van de Kracht van Utrecht in de planstudie Ring Utrecht

In deel 1 zijn de vragen van de Commissie Schoof beantwoord die specifiek gericht gingen over het onderzoek dat de Kracht van Utrecht heeft aangedragen. Deze bijlage is een uitgebreidere chronologie aan de hand van de vragen van de Commissie, waarin wij *nog meer details beschrijven*. We hebben daarbij telkens de volgende aandachtspunten:

Onderzoek: Welk onderzoek heeft u ingebracht en waar ging het om?

Initiatiefnemers: Wie heeft wanneer om dat onderzoek gevraagd / geïnitieerd / gesproken?

Onderzoeksproces: Met wie is hierover gesproken, wiens initiatief was het?

Wat was het *Resultaat* ?

Wat waren de *Effecten*?

23 april 2009: Publicatie 8^{ste} rapport Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht, gevolgd door presentatie van ‘de Kracht van Utrecht - een duurzaam regionaal alternatief, de toekomst van de mobiliteit’ aan bestuurders (Stadhuis Utrecht) ([download](#)).

Kenmerken: Burgerinitiatief, uiting van de ‘Civil Society’. Nodig is niet meer asfalt maar een omslag in denken en aanpak. Gebruik de Ladder van Verdaas als methode, ga uit van sturing vanuit de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en multimodale bereikbaarheid; stuur op een verschuiving in het gebruik van de auto naar actieve gezondere mobiliteit zoals lopen, fiets en OV (“modal shift”) en bereken de benodigde capaciteitsprong; onderbouwing met berekeningen van de gewenste filereductie i.v.m. de actie [1 op 7](#) (“Als we bij 1 op de 7 autoritten een andere keus maken + investeren, zijn nieuwe wegen niet nodig”); onderbouwing met berekeningen van de benodigde capaciteitsprong voor OV. Oproep tot participatie van de stadsregio en forenzen, oproep tot dialoog met stad en overheid, zie hoofdstuk 8 Conclusies en Oproepen.

Wie heeft om dit onderzoek gevraagd: Wij zelf, niemand van de overheid, geen enkele bestuurder, geen enkele politicus.

Initiatiefnemers: Op een druk bezochte bijeenkomst van de Natuur en Milieufederatie Utrecht in de Poort van Kleef in januari 2009 (“Geen snelwegen door ons Groen”) heeft Jan Korff de Gidts vanuit de Vrienden van Amelisweerd deelnemers aan de bijeenkomst opgeroepen naast de Zienswijzeprocedure (“met bezwaren, waarom ben je **tegen**”) een werkgroep te vormen die gaat omschrijven waar we **voor** zijn.

Onderzoeksproces: Werkgroep van tien personen; oplevering 23 april 2009, binnen 10 weken na de start-up; meervoudige consultatie politiek (wat is de status van de Ladder van Verdaas? Wat zijn de eisen aan participatie?), wetenschap (wat is er bekend over?) en bestuur (wat zijn uw ambities en vooruitzichten?). Bestuurders (wethouder de Bondt en BRU-bestuur M. Kallen) zijn bereid het rapport in ontvangst te nemen.

Effecten van publicatie / kenmerken van reacties van de Rijksoverheid op dit burgerinitiatief: Hoofddlijn: “Dit past niet binnen ons kader, jullie zijn dus te laat”

Effect op de houding van professionals: Uitbreiding contacten met professionals die mee gaan denken.

Effecten op de lokale en landelijke politiek: “Een Burgerinitiatief? Wat goed zeg, hoe zit dat, laten we een afspraak maken. Zou dit alternatief mogelijk kunnen zijn? Hoe kunnen we helpen?”

Effect politiek en media: Grote aandacht, druk bezochte Raadsinformatieavond en raadsvergaderingen.

Effecten op landelijke politiek: Uitnodiging van de Tweede Kamer Commissie Verkeer en Waterstaat: Kom in Den Haag een presentatie houden -> Kracht van Utrecht-presentatie op 11 juni 2009 -> brief van de Commissie V&W aan de minister dd 11 juni 2009: De commissie heeft besloten u te verzoeken om de Kamer vóór het algemeen overleg MIRT d.d. 23 juni 2009 te laten weten of u bereid bent de opzet van de MER fase 2 Ring Utrecht te verbreden en daar “De Kracht van Utrecht” bij te betrekken zodat:

- het proces opgezet wordt als gebiedsontwikkelingstraject met meerdere opgaven;
- er meerdere varianten tegen elkaar afgewogen worden waaronder een volwaardige OV variant;
- er integrale budgetten beschikbaar zijn voor Rijk en regio en voor weg- en OV-maatregelen (ontschotting).

Kenmerken van deze Kamerbrief: Gebiedsontwikkeling (Verdaasladder trede 1). Hou alternatieven zo lang mogelijk open / Adaptief management; Integraal kijken en budgetteren. MKBA-denken: ontschotting!

Motie Tweede Kamer 3 juli 2009:“overwegende dat deze voorstellen van de ‘Kracht van Utrecht’, die inzetten op het volwaardig benutten van de eerste treden van de Ladder van Verdaas het verdienen als volwaardig alternatief onderzocht te worden, verzoekt de regering ‘de Kracht van Utrecht’ niet alleen toe te juichen maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2de fase. “

Kenmerken: “In de voetsporen van Duijvestein / PvdA-kamerlid Verdaas / ten behoeve van toetsing van zowel bereikbaarheids- als milieu/omgevingsdoelstelling /civil society.

Augustus 2009: Naar een nader vergelijkend onderzoek?

Initiatiefnemer: SG Ministerie van Verkeer en Waterstaat, bespreking met KvU/NMU-werkgroep in Den Haag.

Kenmerk onderzoek : Vergelijking van het zgn OV+++pakket, de Kracht van Utrecht en de referentie 2020. BRU wordt opdrachtgever. Augustus, midden in vakantieperiode start werkgroep BRU-KvU-Goudappel.

Onderzoeksproces deel 1: KvU-professionals Saskia Kluit (NMU) en Jan Korff de Gidts (KvU) twijfelen in voorbesprekingen van de KvU in augustus en september 2009: Wordt dit meedenken ten behoeve van meebeslissen, cocreatie? Veel vragen hebben zij over het eerst nog ontbrekende, later onduidelijke beoordelingskader in dit onderzoeksaanbod. BRU is opdrachtgever, maar Rijkswaterstaat is penvoerder. Onderzoek doet geen recht aan de strekking van de motie van de Tweede Kamer: integraal kijken naar bereikbaarheids + milieu/omgevingsdoelstellingen. Kans bestaat op vroegtijdig afserven in plaats van volledig medeneming en benutting tot en met de Tweede Fase MER.

Onderzoeksproces deel 2: NMU/KvU besluiten met positieve insteek bij te dragen aan BRU-onderzoek. Terwijl BRU-onderzoek nog loopt maakt RTL-nieuws reeds op 9 oktober 2009 op het half acht-journaal exclusief bekend dat de bak in Amelisweerd wordt verbreed tot 2x7 rijstroken met een ecoduct van 500 meter. Terwijl BRU-onderzoek nog loopt maakt minister Eurlings op 3 november 2009 zijn besluit voor 2x7 rijstroken door Amelisweerd bekend. KvU-verzoeken in BRU/KvU/Goudappel werkgroep om onderzoek in Powerpointpresentatie en Onderzoeksrapport te verwerken worden door Rijkswaterstaat-vertegenwoordiger eerst afgewezen, later na 4 december erkend. Op 6 december vindt bij VROM een gesprek plaats op initiatief van KvU-vertegenwoordiger Jan Korff de Gidts en de Directeur-Generaal Ruimte van het Ministerie van VROM. Thema: Planstudie en Kracht van Utrecht, Ladder van Verdaas,

ruimtelijke opgaven en infrastructurele projecten. Onze vraag aan de DG: "Goudappelrapport is nog steeds niet openbaar, wat vindt u daarvan? DG meldt: bedoel je dit rapport en wijst in zijn dossiermap op kopieën van het concept-Goudappelrapport d.d. 4 december 2009.

Effect: In de loop van de weken daarna krijgen wij op ons verzoek eerst tien en later honderd exemplaren van het "Goudappelrapport" in een pakket van Rijkswaterstaat per post thuisgestuurd.

December 2009: Publicatie BRU-"Goudappel"rapport 4 december 2009

Kenmerken: Kracht van Utrecht heeft dankzij de inzet van maatregelen die de Ladder van Verdaas volgen grote effecten op het verbeteren van de bereikbaarheid in de stadsregio. Echter vele aspecten/effecten ontbreken in de waarderingstabel.

Beoordeling KVVU/NMU-werkgroep: Dit is geen invulling geworden van de motie van de Tweede Kamer. De effecten op verkeer zijn wel berekend (NOMO-streefwaarde + Voertuigverliesuren) maar de overige zeven effecten, belangrijk voor de MKBA, zijn niet gewaardeerd. In de Eindtabel Goudappelrapport op p. 25 ontbreken:

- robuustheid,
- de technische complexiteit en uitvoeringsrisico,
- nadelige effecten op milieu en gezondheid,
- ruimtelijke ordening en inpassing,
- alsmede kosten en reistijd-baten.

Beoordeling anno 2013 met de kennis van nu: In het "Goudappelrapport 2009 is het hoge economische GE-groeiscenario gebruikt, zowel voor OV+++ als de Kracht van Utrecht als de referentie 2020. Integraal regionaal verkeersmodel is niet beschikbaar (LMS-NRM-VRU) en geeft grote verschillen in prognoses en inschattingen modal split / modal shift. Verkeersmodellen zijn bovendien niet geijkt aan geactualiseerde verkeerscijfers 2008.

Effect: Geen enkele uitnodiging van bestuurders / bevoegd gezag voor bespreking of vervolgesprek voor de opvolging van de aanbevelingen.

Conclusie: Het ministerie heeft onderzoek "Goudappelrapport" op onjuiste gronden buiten het besluitvormingsproces gehouden, het trechteringsproces eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en ter zijde geschoven onderzoek te updaten en derhalve niet afdoende benut in het besluitvormingsproces.

25 maart 2010: Lancering Projectonderzoek Kracht van Utrecht 2.0. Hoe mobiliseren we de Utrechtse stadsregio voor duurzame mobiliteit?

Wat kunnen we zelf en wat vragen we van de overheid; met uitvraag naar marktpartijen, subsidie-aanvraag SMOM, projectbegroting met vier offertes van marktpartijen en plan van aanpak 2010-2012, ontwikkeld met bijstand van Greenwish met toezeggingen voor medewerking aan het onderzoek en adhesiebetuigingen van vier bewonersorganisaties uit de stad. 30 pagina's en 8 bijlagen.

Initiatiefnemer / subsidieaanvrager: Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd SOESA Doel: financieren onderzoek en samenwerking met onderwijsinstanties; Oprichting maart 2010; ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30267104. Een van de projecten van SOESA is de Kracht van Utrecht. Onbezoldigd projectleider drs Jan Korff de Gidts

Subsidie-kader: Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM); op 25 maart 2010 ingediend bij Agentschap NL van het ministerie van Economische Zaken voor een bedrag van € 106.000

Kenmerken ontwikkeling alternatieven: in samenwerking met marktpartijen APPM Management Consultants, Goudappel Coffeng, Stratagem Group, Strukton Rail en AGV-Movares doorontwikkelen

Kracht van Utrecht-rapport april 2009 naar een realistischer, haalbaarder KvU 2.0 als volwaardig alternatief voor de Planstudie met Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) met meer draagvlak bij bewoners, deskundigen, politici en bestuurders. Bouw van een multimediaal platform voor handelingsperspectieven van mobilisten. Resultaten verwoordt in rapport, brochure en een video van 15 minuten met animatie en simulatie.

Resultaat en effect: De SMOM-subsidie aanvraag is afgewezen. In de argumentatie daarvan zag SOESA aanleiding om in beroep te gaan. Het daartoe strekkend bezwaarschrift is met ondersteuning van stichting Greenwish ingediend, op 30 juli door de afdeling Juridisch Zaken van Agentschap NL in behandeling genomen, en op 9 sept. 2010 afgewezen.

Veerkracht: De rapportage Kracht van Utrecht 2.0 is desondanks tot stand gekomen door belangenloze samenwerking van APPM Management Consultants, Stratagem Group, Strukton Rail en Movares met SOESA. Succesfactor: Uitnodiging door Vrienden van Amelisseweerd. Uitvoering door KvU en APPM van drie KvU-Zomerateliers in de stad met 40 deelnemers. ([Uitnodiging derde atelier 3 augustus 2010](#)).

Daarnaast deed SOESA d.d. 30 augustus 2010 aan het UVVB het [verzoek voor het uitvoeren van een Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0](#). Beantwoord door UVVB op 27 september 2010. UVVB: Utrechts Verkeers en Vervoersberaad (gemeenten en provincie, waaronder gemeente Utrecht. Rijkswaterstaat is deelnemer.

16 september 2010: Publicatie en presentatie van het werkdocument Kracht van Utrecht 2.0; het duurzame alternatief” aan bestuurders en raadsleden van de Commissie Stad en Ruimte van de gemeente Utrecht in het Stadhuis van Utrecht ([download](#)).

Kenmerken / Doel: ‘De Kracht van Utrecht’ als volwaardig alternatief mee te laten wegen in de Planstudie Ring Utrecht en vergelijkbaar te maken met de andere (weg-) varianten

Initiatiefnemers: SOESA-projectgroep Kracht van Utrecht en partners als doorstart na afwijzing SMOM-subsidieaanvraag.

Kenmerken: Uitgebreide verkenning van de ruimtelijke opgave en de knelpunten van het autoverkeer in en rond de stad. Belang van integrale benadering. Update van alle treden van de ladder van Verdaas. Ontwerp van een OV-Lightrail-lijnen-netwerk t.b.v. de OV-capaciteitssprong die in KvU 1.0 is berekend. Globale inschattingen van de kosten van dit netwerk. Uitwerking MKBA (leidraad OEI)

Onderzoeksproces: uitvoering door APPM Management Consultants, Goudappel Coffeng, Stratagem Group en Strukton in samenwerking met Projectgroep Kracht van Utrecht van Utrecht 2.0. Onder druk van Rijkswaterstaat is Goudappel genooddaakt van samenwerking af te zien. Medewerking verkregen van AGV-Movares. Met APPM voorbereiden en uitvoeren van 3 zomerateliers in de stad Utrecht. Samenstellen van werkdocument.

Resultaat/aanbeveling 1: Maak een objectieve vergelijking tussen de Planstudie en de KvU 2.0 met een gedegen Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Resultaat/aanbeveling 2: Stel de verstedelijkingsopgave op voor de Utrechtse regio op regionaal netwerk-niveau in samenhang met de bereikbaarheidsopgave. Een regionale gebiedsagenda inclusief ambitieniveau, financiering en fasering.

Out of pocketkosten: € 0, Professioneel ingezette uren: minstens 5000.

Effect politiek en media: Grote aandacht, druk bezochte Raadsinformatieavond en raadsvergaderingen.

Effect Bestuurlijk: Aanbod UVVB dd 27 september voor het uitvoeren van een (1) modelrun met het VRU-model naar de verkeerseffecten van de Kracht van Utrecht 2.0. Het UVVB deed dit aanbod n.av. het

[verzoek](#) van SOESA dd 30 augustus 2010 over het uitvoeren van een Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0 als inbreng in de MER 1ste fase Ring Utrecht.
Dit aanbod leidt tot het “Movares-rapport” januari 2011.

Kenmerk van uitvoering van het UVVB-aanbod: UVVB Geen haalbaarheidsstudie, slechts 1 modelrun naar de verkeerseffecten. UVVB biedt wel onderzoek aan, echter zonder het belang te onderschrijven dat dit onderzoek wordt ingebracht in de MER 1^{ste} fase.

Oktober 2010: Publicatie van “De Fietskracht van Utrecht; Effecten van fietskracht in stad en regio” ([download](#)).

Kenmerken onderzoek: Lange termijn visie 2013- 2015 – 2020 voor de fietsinfratstructuur in de stadsregio Utrecht: in aansluiting op de ambitie van de gemeente Utrecht in 2014 DE FIETS_ EN OV-Stad van Nederland te worden. Wat is de potentie en effectiviteit van de fiets om het autogebruik (en files) in en rond de stad te verminderen? Berekeningen op basis van bestaande onderzoeken van het potentiële effect van een regionaal fietsstimuleringsbeleid op het gebruik van de fiets en de auto. Ontwerpeisen aan een stadregionaal fietsnetwerk, inclusief investeringskosten. Hoog maatschappelijk rendement. Bijdrage aan MKBA Planstudie. Aanbevelingen voor een procesgerichte aanpak.

Initiatiefnemers: Fietsersbond afd. Utrecht i.s.m. Natuur- en Milieufederatie Utrecht en Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd (SOESA)

Onderzoeksproces: Actualisering en update van gemeentelijke ambitie voor fietsbeleid: Utrecht: 2014 Fietsstad van Nederland. Afstemming met Fietsberaad. In kaart brengen onderhoudsachterstand fietspaden met fotograaf-leden van Fietsersbond. Publicatie van gewenste doorfietspaden op internet. Overlegbijeenkomsten

Effect bestuurlijk, politiek en publiek: Versterking van de aandacht voor en de kansen van een comfortabel, logisch en uitgebreid doorfietsnetwerk in de stadsregio. Nota Fietsbeleid, uitwerking procesgerichte aanpak Fietsersbond en Kracht van Utrecht.

Ten tijde van het nog lopende UVVB-BRU-Movares-onderzoek:

3 December 2010: Besluit van de minister inzake het voorkeursalternatief Ring Utrecht: Rijk, provincie en gemeente Utrecht hebben overeenstemming bereikt over een voorkeursalternatief voor 2x7 rijstroken en een verder proces van trechtering.

Effecten op dit besluit van eerder aangereikt onderzoek en op lopende Movares-onderzoek: niet in proces zichtbaar, noch in de afweging zichtbaar.

januari 2011: Publicatie van “Analyse van het effect van het maatregelpakket Kracht van Utrecht 2.0 op de regio Utrecht” “Movaresrapport” ([download](#)).

Kenmerken: Doorrekening met het VRU-model van de effecten van Kracht van Utrecht 2.0 ten behoeve van het in een volgende fase uit te voeren Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. In deze MKBA kan de planstudie (Maatregelpakket VERDER) worden vergeleken met de uitkomsten van de KvU 2.0. In deze nieuwe voorstellen is onder meer het OV- en fietsnetwerk van de KvU 2.0 en Fietskracht nader uitgewerkt maar zijn bijvoorbeeld ook de effecten van beprijzen en mobiliteitsmanagement meegenomen. De berekening is uitgevoerd met het VRU-model van het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Dit model is het enige beschikbare model dat de maatregelen integraal kan beschouwen.

Resultaat: Belangrijkste uitkomst van het Movares-rapport is dat het aantal voertuigverliesuren in het Kracht van Utrecht-alternatief sterk afneemt tegenover het referentiescenario. Het aantal autoverplaatsingen naar de stad neemt af, maar het totaal aantal verplaatsingen, en dus de bereikbaarheid met fiets en OV neemt toe. Die toename is goed voor de Utrechtse economie.

Het Movares rapport laat verder zien dat voortzetting van de huidige aanpak zeer grote problemen zal opleveren op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad zelf. Dit is enkel te voorkomen door een stevige keuze voor fiets en openbaar vervoer.

Het rapport laat zien dat de doorstromingsproblematiek in de bak bij Amelisweerd in het 'Kracht van Utrecht' model niet geheel is opgelost en beveelt aan te onderzoeken in hoeverre oplossingen binnen de bak mogelijk zijn.

Kenmerk van het vervolg: Geen enkele bespreking vindt plaats met overheden om de ontwikkelde inzichten en opstap voor zowel oplossingen binnen de bak als voor een MKBA nader te onderzoeken, ondanks diverse informele en formele verzoeken. Diverse informele en formele verzoeken vanuit de KvU in 2010, 2011 en 2012 om eerdere KKBA / KBA of MKBA-inzichten inzake de planstudie van Rijkswaterstaat te ontvangen leiden tot niet tot resultaat. De mededeling van de minister in de Kamer op 17 januari 2013 dat de Commissie Schoof de beschikking heeft over een Quick Scan MKBA is een nieuw feit. Wij kennen deze quickscan MKBA niet. Minister: een MKBA van de bak is nooit gemaakt. De MKBA wordt pas gemaakt als gekozen is voor 2 x6 of 2 x7.

Conclusie: Het ministerie maakt in haar publieke overzichten (website IkgaVerder) geen melding van onderzoeksopdrachten c.q. geen melding meer van dit KvU-verzoek en onderzoeksopdracht, noch van het onderzoeksresultaat. Het ministerie heeft onderzoek "Movaresrapport" op onjuiste gronden buiten het eigen besluitvormingsproces gehouden, het trechteringsproces eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en ter zijde geschoven onderzoek te updaten zonder inzichten in geactualiseerde "Binnen de bakopties" en MKBA's, en derhalve niet afdoende benut in het besluitvormingsproces.

Conclusie met de kennis van nu: Ook in dit Movaresrapport is alleen gerekend met het hoge economische groeiscenario GE. Er is geen onderzoek verricht met meerdere scenario's, noch onderzoek verricht naar scenario's die zijn geïjkt en geactualiseerd aan de huidige economische ontwikkelingen en trends in verkeerscijfers.

15 Maart 2011: "De Kracht van Utrecht: Onderzoek naar opties binnen de bak van Amelisweerd" "Binnen de Bak-rapport" ([download](#)).

Eén van de aanbevelingen van Movares was dan ook nader onderzoek te verrichten naar inrichtingsvarianten waarbij de 49 meter brede bak door Amelisweerd niet verbreed maar wel benut kan worden, waardoor kansen ontstaan voor landschap en schatkist.

Initiatiefnemers: Verkeerstechnische ingenieurs/professionals bieden aan opties te onderzoeken. Uitwerking en publicatie door Werkgroep Kracht van Utrecht / SOESA.

Kenmerken: De ladder van Verdaas Trede 5, Beter benutten bestaande infra: Opties voor binnen de bak van Amelisweerd, MER 2e fase en aspecten Kosten-Baten-Analyse (MKBA).

Resultaat: Uitbreiding van het huidige wegprofiel (2x4) tot 2x5 of eventueel zelfs 2x6 stroken is zeer goed mogelijk binnen de breedte van de huidige bakconstructie.

Conclusies en aanbevelingen van het "Binnen de Bak rapport" zijn:

1. Als het al moet komen tot uitbreiding van het aantal rijstroken, is er binnen de bak voldoende ruimte voor 2 x 6 rijstroken bij een rij snelheid van 120 km per uur en eventueel 100 km per uur in de spits.
2. Het benutten van varianten binnen de bak / niet verbreden van de bak leidt tot:
 - Het sparen van het unieke Markiezenbos en Sneeuwklakjeslaan van Amelisweerd aan beide zijden 40 á 50 m. Immers, naast de door Rijkswaterstaat genoemde 15 meter

werkruimte is aan weerszijde van de bak door Amelisweerd nog een werkstrook van ca 30 m nodig.

- Veel lagere kosten en besparingen oplopend van 0,5 – 1 miljard euro; mede omdat het grote technische en financiële risico om de aansluiting van de bakconstructie met de vliesconstructie in het zuidelijke deel van dit tracé wordt gemedend.

3. Het geld dat we op deze wijze uitsparen kunnen we beter besteden aan het verbeteren van de leefbaarheid en de uitbouw van fiets- en OV-netwerken.

4. Het verdient aanbeveling om de in deze notitie genoemde varianten binnen de bak op te nemen en mee te wegen in de dit jaar te uit te voeren Milieu Effect Rapportage 2e fase en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, waarin de effecten van de Planstudie Ring Utrecht worden vergeleken met de effecten van de Kracht van Utrecht.

Onderzoeksproces: KvU verzoek aan Rijkswaterstaat om toezending DVD met basistekeningen van A27 worden toegekend. Op basis van actuele richtlijnen worden verkeertechnische ontwerpen getekend en van commentaar te voorzien. Besprekingen werkgroep Kracht van Utrecht. Rapportage en publicatie. Nazorg.

Effect ambtelijk: We zullen het verzoek om een gesprek over het “Binnen de Bak-rapport” voorleggen.

Effect van dit verzoek aan rijks- en provinciale overheid: geen behoefte om dit rapport te bespreken. Ook niet na diverse formele en informele verzoeken van KvU-zijde om de beide in 2011 verschenen rapporten in de ambtelijke projectgroep A27 te komen toelichten.

Effecten: Behoefte bij politieke partijen op gemeentelijk en provinciaal niveau naar nadere toelichting. Besprekingen met alle in de Provinciale Staten vertegenwoordigde partijen. Besprekingen met gemeenteraadsleden. Thema's: wat wordt nu de betekenis van de MKBA's? Wat spaart het niet verbreden van de bak uit? Partijen komen op eigen initiatief met een bedrag van 400 miljoen euro. Navraag bij Rijkswaterstaat levert geen bedrag of berekening op omdat er geen KBA noch MKBA van verbreden / niet verbreden is gemaakt.

Conclusie: Het ministerie heeft onderzoek “Binnen de Bak-rapport” op onjuiste gronden buiten het besluitvormingsproces gehouden, het trechteringsproces eenzijdig voortgezet zonder achterliggende en ter zijde geschoven onderzoek te updaten, zonder inzichten in geactualiseerde MKBA's, en derhalve niet afdoende benut in het besluitvormingsproces.

2011-2012-2013: Initiatieven MINA en MMA gemeenteraadsleden, wethouder Verkeer Utrecht, statenleden, nieuwe collegeakkoord Gedeputeerde Staten 2011

Initiatiefnemers: gemeenteraadsleden, wethouder Verkeer Utrecht, statenleden, nieuwe collegeakkoord Gedeputeerde Staten 2011

Onderzoeksproces: genoemde personen en organen vragen het Bevoegd Gezag van de planstudie Ring Utrecht aandacht geeft aan de uitwerking van De Minimale asfaltvariant (MINA) en/of het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Effect: Tot op heden is onzichtbaar wat bestuurlijke alternatieven MINA en MMA inhouden

2012: Initiatieven KvU cs: Verkeersprognoses en scenario's verouderd?

Kracht van Utrecht doet informele en formele verzoeken aan Rijkswaterstaat omtrent actuele verkeerscijfers en prognoses voor het verkeer op de A27 20012-15-20 omdat Rijkswaterstaat op uiteenlopende prognoses voor het verkeer op dit wegvak publiceert. Bewonersgroepen, Milieucentrum Utrecht, Natuur en Milieufederatie Utrecht en Kracht van Utrecht vragen aan Rijkswaterstaat de onderbouwing toe te lichten op de voor planstudies gehanteerde economische groei modellen en

verkeersmodellen. Rijkswaterstaat houdt in voorbespreking af dat het in deze bijeenkomst zou mogen gaan over geactualiseerde verkeersprognoses voor 2020.

Resultaat: Het verslag van deze bijeenkomst (uiteindelijk uitgevoerd 20 september 2012) omvat alle powerpointdia's van het ministerie, echter zonder enige aanduiding van de vragen die bij deze druk bezochte bijeenkomst (ca 60 mensen) zijn gesteld, de antwoorden die tijdens deze avond zijn gesteld en de constructieve voorstellen die zijn geuit om nader op deze problematiek in te gaan.

22 Mei 2012: Pieter Winsemius: WRR-rapport Vertrouwen in Burgers.

Overheid heeft een te beperkt vertrouwen in burgers: Meer inbreng en betrokkenheid van burgers zouden de democratie goed doen. Dat zegt de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid in een rapport dat vandaag wordt aangeboden aan premier Rutte. Onderzoeksleider bij de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid is oud-minister Pieter Winsemius. Zie [Radio 1 \(archief\)](#) en [Studio Max live \(archief\)](#).

Juni 2012: Ministerie I&M publiceert op website [ikgaverder.nl](#) Second Opinion

Onderzoeksproces: na lang aandringen krijgen Kracht van Utrecht en bewonersgroepen (Voordorp, Lunetten, Rijnsweerd, Buurtschap Amelisweerd) tipje van de sluier opgelicht en komt er een filmpje met toelichting over de problematiek van de aanhechting van het vlies tussen Lunetten en Amelisweerd op de website Ikgaverder. Het filmpje blijkt reeds in 2011 gemaakt te zijn om bestuurders inzicht te geven in de risico's. De Second Opinion omvat een eerste voorlopige inschatting naar de technische uitvoerbaarheid van de bakverbreding in verband met de bak- en de aansluitende vliesconstructie (folie), opgesteld op 9 december 2011. De conclusies zijn niet eenduidig. Het ministerie verklaart de Kamer in 2012 geen inzicht te willen geven in de technisch/financiële risico's van verbreding, omdat dat de aanbesteding zou schaden.

Conclusie: Dit punt illustreert mooi de ondoorzichtigheid van het proces, het moeizaam verloop van participatie anno 2012 en de grote maatschappelijke betrokkenheid van bewonersorganisaties en experts. We hebben dit punt afdoende toegelicht in onze artikelen op op de website van de Kracht van Utrecht.

2012: Voortgang Trechteringsproces planstudie -> 24 september 2012 Keuze 2x7?

Gedurende 2011 en 2012 werken Rijk en regio nauw samen aan een trechterproces om te komen tot een voorkeursvariant voor de wegverbreding van de Ring A27/A12. 10 februari 2012: Voor de A27/A12 is besloten om de hoofdvariant Splitsen en een nieuwe variant uit te werken. Splitsen gaat uit van een bypass voor het verkeer op de A27 ten zuiden van knooppunt Lunetten naar de A28 ten oosten van knooppunt Rijnsweerd en vice versa. Tussen deze knooppunten betekent dit 6 of 7 rijstroken in beide rijrichtingen. Uit het onderzoek is tevens gebleken dat een combinatie van een aantal kansrijke elementen uit verschillende hoofdvarianten mogelijk is. Deze nieuwe hoofdvariant heet Selecteren en wordt de komende periode nader uitgewerkt. Op 24 september maakt Demissionair minister Schultz van Infrastructuur en Milieu (VVD) bekend dat zij in de 2de trechterstap voor verbreding van de bak met 2 x7 wil kiezen.

26 september 2012 (1): Utrechts College van B&W zet geen handtekening onder 2 x7

Het College van B&W laat weten dat zij geen handtekening onder dit besluit van de minister heeft gezet omdat het voor het College maar de vraag is of je voor het uitbreiden van de capaciteit van de A27 de bak van Amelisweerd zou moeten verbreden. Het College voelt zich hierin gesteund door de diverse amendementen en moties die de gemeenteraad al in 2010 had aangenomen:

- 1) Onderzoek de mogelijkheden om de doorstroming op de A27 te vergroten door optimaal gebruik te maken van de bestaande bak in Amelisweerd;
- 2) Onderzoek de mogelijkheid van 80 km/uur op de Ring;
- 3) Onderzoek de gezondheidseffecten van het verkeer op de Ring en zoek naar verbetering van de woon- en leefsituatie in woonwijken langs de A27.

26 september 2012 (2): Bezwaren Kracht van Utrecht verbreding A27 naar 2x7

Op de KvU-website, in nieuwsbrieven en persberichten omschrijft de Kracht van Utrecht de vijf belangrijkste bezwaren van het verbreding van de bak met 2x7 vanwege de volgende grote twijfels en onzekerheden:

- o Uitvoerbaarheid is complex en bij aanbesteding duur: Er mag bij het verbreden van de bak en de weg niets mis gaan met de vliesconstructie. Als dat wel gebeurt, heeft dat gevolgen voor verkeer en natuur
- o Betaalbaarheid: Er zijn grote twijfels of het binnen de begroting kan; hoe meer geld voor asfalt en andere 'hardware', hoe minder voor inpassing.
- o Effecten op lucht en geluid zijn slechts marginaal getoetst. Verbreding leidt tot nog meer verkeer en vereist nog meer geld voor inpassing.
- o Effecten bereikbaarheid: Het is een plan enkel voor het verbeteren van de autobereikbaarheid om de zogenaamde NoMo-norm (doorstroming autoverkeer op Rijkswegen) te halen.
- o Effecten op het regionale mobiliteitssysteem als geheel (druk op onderliggend en stedelijk wegennet en effect op modal split auto/OV/fiets) worden sterk onderschat. Files verschuiven nog dichter naar de entrees van de stad. Verwacht wordt dat er meer stedelijke en regionale knelpunten bijkomen (onderzoek Movares 2011 en 2012).

9 oktober 2012 acht uur Journaal

PvdA-kamerlid Attje Kuiken maakt bekend dat zij van de minister een onafhankelijk onderzoek wenst over het wel of niet verbreden van de A27 bij Amelisweerd.

10 oktober 2012: Utrecht vraagt om onafhankelijk onderzoek

Een brede Utrechtse Delegatie reist met veel media-aandacht naar de Tweede Kamer en vraagt de Kamer een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar alternatieven die zowel de leefbaarheid als bereikbaarheid van regio Utrecht structureel kunnen verbeteren. Het unieke en ecologisch waardevolle landgoed Amelisweerd, onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur en jaarlijks goed voor 1.500.000 bezoekers, wordt hiermee gespaard. Een oplossing 'binnen de bak van Amelisweerd', met indien noodzakelijk 2x6 rijstroken is goed mogelijk. Bij een maximum snelheid van 80 km/uur op een groot deel van de Ring zal door een meer gelijkmatige snelheid de doorstroming vrijwel optimaal zijn. Uit onderzoek is bekend dat bij 80 km/uur geluidhinder en luchtvervuiling (fijn stof) significant minder zijn. Tot nu toe zijn de effecten op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en aantasting van natuur slechts marginaal getoetst.

Wij vragen om oplossingen Binnen de Bak:

- Maximaal 2 x 6 rijstroken;
- 80=pr8ig: "Geef alternatieven voor de verbreding van de bak in Amelisweerd een reële kans en ga voor duurzame oplossingen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio Utrecht";
- Oplossing binnen 'de bak van Amelisweerd' is wenselijk en mogelijk;
- Effecten natuur, geluid en luchtkwaliteit nog altijd niet werkelijk onderzocht;
- Onderzoek eerst duurzame milieu en kostensparende oplossingen binnen de bak;
- Andere aanpak van bereikbaarheid met OV-Lightrail en E-fiets noodzakelijk.

Kenmerken in dit verzoek aan de Kamer: 6 jaar na dato is nog steeds aandacht voor alternatieven noodzakelijk die zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van de regio Utrecht verbeteren. Effecten het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en aantasting van natuur zijn nog steeds slechts marginaal getoetst. Er is geen waardering opgesteld van Amelisweerd als internationaal uniek natuurmonument en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Geen toetsing heeft plaats gevonden van Amelisweerd als groene long van de stad ten behoeve van 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Inzicht in door de overheid opgestelde kostenbegrotingen, MKBA of MKBA's ontbreken. Inzicht in consequenties van actualisering van scenario's en verkeersprognoses ontbreekt.

Een stevige Kamermeerderheid maakt duidelijk wat de Kamer verwacht van het onafhankelijk onderzoek.

Moties van de Kamer om de door de minister gedane toezeggingen te verwerken in een aangevulde onderzoeksopdracht van de Commissie Schoof halen geen meerderheid in de Kamer.

21 december 2012

De minister van Infrastructuur en Milieu geeft formeel de opdracht aan de Commissie Schoof om voor 1 maart te rapporteren en voegt als bijlage exact dezelfde onderzoeksopdracht voor de Commissie Schoof bij, zie pdf- bijlage.

18 januari 2013: Gesprek Utrechtse Delegatie met de Commissie Schoof

Bijlage 3

Waarom 80 km/u op de Ring A27/A12?



Betere doorstroming en minder files

Als veel mensen 80 km/u rijden op de A27 en de A12, zorgen we met elkaar voor een betere doorstroming en minder files. De snelheid is gelijkmatiger want er wordt minder opgetrokken en afgeremd. In tijd scheelt het maximaal 3 % (Bronnen: KiM, Kennisinstituut voor de Mobiliteit, 2010; TNO rapport 2003, Website Openbaar Ministerie, 2010)

Gezond

Als automobilisten 80 km/u rijden, daalt het brandstofverbruik. Bewoners naast de Ring hebben een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder. Ten opzichte van een snelheid van 120 km/u daalt de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) met 50%. De uitstoot van fijnstof (PM₁₀) daalt. (Bron: Goudappel, 2007) Het Utrechtse instituut IRAS van prof. Bert Brunekreef c.s. doet onderzoek naar de effecten van luchtvervuiling en geluidsoverlast: Proefschrift Dr. Rob Beelen, Effecten van lange-termijn blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging op mortaliteit en longkanker, 6 mei 2008. Het Longfonds (voormalig Astmafonds) geeft voorlichting over de gevaren van fijnstof, zie bijlage)

Het verkeerslawaaai bij 80 km is 2 decibel minder dan bij 100 km; de afname is nog groter als auto's gelijkmatig rijden (Bron M+P-rapport 2009). Bewoners slapen 's nachts beter. Bron: EEA Technical report, no. 11/2010

Veilig

Als automobilisten met elkaar 80 km/u rijden, wordt het verkeersbeeld (net zoals in de USA) rustiger. De kans op ongelukken neemt sterk af. De kans op een dodelijk ongeluk is vijftientig maal hoger bij een snelheid van 120 km/u dan bij een snelheid van 80 km/u. (Bron: SWOV, 2004)

Bijlage 4

Astmafonds (nu Longfonds) 6 febr. 2011

Fijn stof vormt een risico voor de gezondheid binnen 300 meter van een snelweg: over een lengte van drie voetbalvelden zijn je longen niet veilig. Toch gaan binnen die grens in Nederland ruim 60.000 kinderen naar school. "Het belandt in ieders longen, simpelweg door adem te halen", zegt het Astmafonds. "De kleinste deeltjes dringen diep door in de longen. Longpatiënten merken dat als eerste." Onder hen leidde vuile lucht in 2008 tot ruim duizend spoedopnames en bijna 700 sterfgevallen. Ook mensen met bijvoorbeeld hart- en vaatziekten belanden door fijn stof in het ziekenhuis of erger.



www.longfonds.nl