

Persbericht Uitkomsten onderzoek naar besluitvorming verbreding A27

26 maart 2013

Commissie-Schoof:

In het complexe besluitvormingsproces dat leidt tot het voornemen om de A27 naar 2x7 rijstroken te verbreden, is veel goed gegaan. Twee hiaten zijn aan te wijzen. Beide kunnen opgelost worden. Van het Utrechtse alternatief met 2x6 rijstroken binnen de bak in Amelisweerd kan de veiligheid niet afdoende vastgesteld worden.

Onderzoek en proces

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de commissie-Schoof gevraagd het besluitvormingsproces en de kwaliteit van de onderzoeken rond de verbreding van de A27, en specifiek ter plekke van de bak in Amelisweerd, te evalueren. De commissie heeft het proces vanaf 2004 tot nu onderzocht. Het proces kenmerkt zich door een grote complexiteit, een lange periode, wisselende bestuurlijke samenstellingen en een grote, soms emotionele betrokkenheid van alle partijen, bestuurlijke zowel als de participanten uit de omgeving.

Vandaag publiceert de commissie haar eindrapport.

De commissie constateert dat:

- 1) De minister van Infrastructuur en Milieu, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht terecht de conclusie hebben getrokken dat de oplossing van de verkeersproblemen rond Utrecht het best opgelost kunnen worden met varianten aan de oostzijde van de stad. Daarbinnen is ook terecht vastgesteld dat het verkeer tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd gesorteerd moet worden naar bestemming ('ontweven'). Om dat te bereiken is in 2009 en 2010 bestuurlijk unaniem gekozen voor een verbreding van de A27 tot 2x7 rijstroken, waarbij de bak in Amelisweerd verbreed en overkluisd wordt.
- 2) In 2012 de gemeente Utrecht de keuze voor 2x7 rijstroken ter discussie heeft gesteld. Ook de Tweede Kamer deed dat. In februari van dit jaar heeft gemeente Utrecht een alternatief aangeboden met 2x6 rijstroken binnen de bak.

De commissie concludeert dat:

over het algemeen een voldoende tot goed proces doorlopen is, de onderzoeken adequaat zijn en de conclusies, op 2 uitzonderingen na, door de onderzoeken gedragen kunnen worden. Deze twee uitzonderingen zijn:

- 1) In 2009 is een aantal alternatieven gewogen waarbij het alternatief '2x6 binnen de bak' afviel. Deze variant voldeed niet aan de geldende veiligheidsrichtlijnen. De commissie vindt dat dit besluit destijds onvoldoende is onderbouwd. In deze fase van het project voldeed namelijk geen van de alternatieven aan alle randvoorwaarden. De commissie meent dus dat het alternatief '2x6 binnen de bak' te snel is afgevallen.
- 2) Hoewel toen nog niet wettelijk verplicht, zou ook een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA), op basis van 'Sneller en Beter' uitgevoerd horen te worden bij de onderbouwing van het Voorkeursalternatief in 2010. Dat Voorkeursalternatief houdt een verbreding tot 2x7 rijstroken

en bakverbreding in. Met een MKBA kan een afgewogen conclusie worden getrokken over het nut en de noodzaak van dit alternatief.

Fasering van de verbreding A27 is mogelijk en een enkelstrooks bypass biedt geen oplossing

De minister heeft de commissie gevraagd om ook een antwoord te geven op de vraag of een enkelstrooks bypass en fasering mogelijk zijn.

De commissie heeft vastgesteld dat een enkelstrooks bypass, in plaats van een dubbelstrooks bypass, geen oplossing biedt.

Een gefaseerde realisatie van de verbreding van de A27 is wel mogelijk, waarbij dan eerst aan de westzijde van de weg en de bak verbreed wordt en in een latere fase de bak aan de oostzijde, de zijde van Amelisweerd. Zolang die tweede fase niet is aangelegd wordt niet voldaan aan de bereikbaarheidsdoelstellingen en zal de veiligheid net als nu extra bewaakt moeten worden.

Aanvullende opdracht commissie-Schoof; aanvullend onderzoek leidt niet tot uitzicht op een verkeersveilige oplossing met '2x6 binnen de bak'

De commissie heeft via nadere adviezen van Rijkswaterstaat, het Advocatenkantoor Pels Rijcken (ook optredend als Landsadvocaat) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, (SWOV), alsnog de onderbouwing van de veiligheidsaspecten van oplossingen van '2x6 binnen de bak' verzameld. Daaruit valt niet te concluderen dat er uitzicht is op een verkeersveilige oplossing. Dat geldt ook voor het alternatief dat Utrecht in februari 2013 heeft aangeboden.

Aanbevelingen

De commissie beveelt de Minister aan:

- 1) Het besluit tot het laten afvallen van '2x6 binnen de bak' alsnog vast te stellen, bij voorkeur samen met de bestuurlijke overlegpartners (Provincie Utrecht en gemeente Utrecht).
- 2) Binnen enkele maanden alsnog een MKBA op te stellen, bij voorkeur in een actueel verkeersmodel, waarbij zowel in een hoog als een laaggroeiscenario kan worden gerekend.

Leerervaringen

Ten slotte geeft de commissie een aantal leerervaringen mee. Die hebben betrekking op het managen van verwachtingen bij de participatie, het helder maken van het trechterproces en de daarbij gebruikte woordkeuzen (een voorkeur betekent, anders dan in het gewone spraakgebruik, in het Sneller en Beter jargon het uitsluiten van andere oplossingen), en het beter navolgbaar maken van de besluitvorming in dit complexe project.

Dankwoord

De commissie is al haar gesprekspartners zeer erkentelijk voor de open en constructieve houding, en voor de veelheid en kwaliteit van de aangereikte informatie. Ook dankt de commissie de minister voor het in haar gestelde vertrouwen.

Achtergrond informatie werkwijze commissie-Schoof:

De commissie heeft uitvoerig dossieronderzoek gedaan en met vele betrokkenen uit overheid en bedrijfsleven, bewoners en belanghebbenden gesproken om een goed beeld te krijgen van het proces, de onderzoeken en de besluiten. Besluiten zijn genomen via een zogenaamd trechterproces, waarbij vanuit een veelheid van oplossingen getrechterd is naar een steeds beperkter aantal oplossingen. Van Voorkeursrichting naar Voorkeursalternatief tot een nog te bepalen Voorkeursvariant.

Meetlat

Meetlat voor de commissie zijn geweest de wetten en regels die ten tijde van de besluiten van toepassing waren en zijn en het actuele proces dat 'Sneller en Beter' wordt genoemd en al enige jaren de standaard is.

Nadere informatie:

De commissie-Schoof is bereikbaar via Remco Derksen, secretaris van de commissie. Remco is bereikbaar onder nummer 010-2755990 of email remco.derksen@rebelgroup.com