

## PERSBERICHT

### Verbreiding A27 Ring Utrecht duur en onnodig

Utrecht, 16 juni 2014

Als het aan minister Schultz van Haegen ligt, krijgt de A27 Ring Utrecht 2 x 7 rijbanen. Afgelopen vrijdag presenteerde de minister het voorkeursalternatief voor de snelweg.

Utrechtse bewoners en natuur- en milieuorganisaties vinden een uitbreiding onaanvaardbaar en weten zich daarbij gesteund door verschillende onderzoeken, waaronder nu ook de door de minister zelf gevraagde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De minister houdt geen rekening met de te verwachten afname van de automobiliteit, en ook niet met goedkopere en meer duurzame oplossingen om de doorstroming te bevorderen. Bewoners en natuur- en milieuorganisaties willen een optimale doorstroming met zo min mogelijk autoverkeer en zo min mogelijk overlast van geluid en ongezonde lucht.

#### Economisch onverantwoord

Om haar besluit te kunnen onderbouwen heeft de minister een MKBA laten maken: een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse. Hieruit blijkt dat bij de te verwachten lage economische groei de snelwegaanpassing een verlies van 440 tot 485 miljoen ontstaat. Alleen bij een – onwaarschijnlijke – hoge economische groei kan de snelwegaanpassing 500 tot 600 miljoen euro opleveren. Deze conclusies zijn in lijn met een eerder onderzoek van de TU Delft: alleen met zéér hoge groei van economie en verkeer kost de verbreding minder dan wat de economische opbrengsten ervan zijn. Maar alleen zonder tegenvallers. Het zeer hoge bouwrisico op dit traject wordt door de TU niet eens meegerekend. Schultz negeert de verwachting dat het nog jaren duurt voordat Nederland werkelijk uit de recessie is.

De verbreding van de A27 is dus economisch onverantwoord. Daarbij komt dat de kosten – minimaal 830 tot 840 miljoen euro! – door de belastingbetaler zullen moeten worden opgehoest, en niet alleen door de gebruiker van de snelweg in de spits.

Ook het Centraal Planbureau (CPB) vindt het voorkeursalternatief van Schultz een te groot economisch risico. In zijn second opinion over het MKBA concludeert het Planbureau dat de beslissing over de voorgestelde verbreding van de snelwegen uitgesteld moet worden: "Het voorkeursalternatief van Schultz is een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren" (CPB Notitie, p.2). Het CPB vindt het ook onterecht dat varianten met 2x6 rijstroken worden uitgesloten in het kosten/baten-onderzoek.

#### Groei autoverkeer neemt af

Meer en meer wordt duidelijk dat het voornemen van Schultz tot de snelwegverbreding is gebaseerd op te rooskleurige en onjuiste aannames over de groei van het autoverkeer. Een recent onderzoek van CE Delft (november 2013) liet zien dat al ruim vóór de crisis de groei van het autoverkeer daalde. Daardoor rijden er nu – en in de nabije toekomst – veel minder auto's op de Ring dan in de laagste verwachting waar minister Schultz van uitgaat.

#### Dé oplossing: snelheidsbeperking op de Ring

Het is duidelijk dát er ingrepen nodig zijn om de bereikbaarheid van de regio te vergroten en de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Daarvoor zijn creatievere en modernere oplossingen denkbaar dan meer nieuw asfalt. Een snelheidsbeperking op de Ring naar 80 km/u zal veel problemen tegelijk kunnen oplossen: het verkeer kan dan soepel doorrijden, de uitstoot van het autoverkeer neemt af, de geluidsoverlast wordt minder, auto's kunnen gemakkelijker invoegen én het is veiliger. Ook dit blijkt uit studies, van onder andere de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Goudappel Coffeng, M+P Consulting Engineers, TNO en de Adviesdienst Verkeer&Vervoer van RWS.

In alle varianten die Schultz liet onderzoeken wordt uitgegaan van veel hogere snelheden. Behalve een snelheidsbeperking denken wij aan meer investeringen in fiets- en op openbaar vervoer-netwerken, 'spitsmijden' (automobilisten stimuleren buiten de spits te rijden) en eventueel beprijzing van automobiliteit.

#### Tweede Kamer

Aanstaande woensdag praat de Tweede Kamer over de Ring Utrecht. Wij zullen Tweede Kamerleden aansporen om kritische vragen aan de minister te stellen over de aanstaande niet te verantwoorden hoge kosten. En we willen weten of zij de second opinion van het Centraal Planbureau, waar ze zelf om vroeg, daadwerkelijk naast zich neer wil leggen.

De natuur- en milieuorganisaties en bewoners voelen zich gesteund door het coalitieakkoord van het nieuwe Utrechtse stadsbestuur, dat eveneens kritisch is en de diepgaande weerstand tegen de verbreding van de A27 ondersteunt.

e i n d e   p e r s b e r i c h t

*Afzenders persbericht:*

Bewonersoverleg Ring Utrecht, De Kracht van Utrecht, Vrienden van Amelisweerd, Laat Lunetten Niet Stikken, De Zilveren Schaats, bewoners Rijnsweerd, Werkgroep A27 Voordorp, Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen, Milieucentrum Utrecht en Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU).

Links:

[Rapport Alternatieve MKBA TU Delft](#)

[Rapport CE Delft Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?](#)

[De zin van snelheidsbeperking \(met links naar diverse rapporten\)](#)

[CPB Second Opinion MKBA Utrecht](#)

[Fiets en de train, ideale tandem voor een dubbele schaa sprong](#)