



KRU | Kerngroep Ring Utrecht

Welkom !

Welkom iedereen.

Mijn naam is Angela, ik woon in Lunetten en voer met enkele onderbrekingen sinds 2009 actie tegen de verbreding. In de komende 15 minuten schets ik jullie wat we op dit moment doen om de verbreding tegen te houden.

Dat doe ik door vier elementen te benoemen:



Politiek
Stikstof
Nut en noodzaak
Alternatieven en risico's

In deze online bijeenkomst gaan we niet in op de juridische mogelijkheden bij de Raad van State.

Als eerste de politiek

Verbreiden is een politiek besluit



De politieke partij die de minister van Infrastructuur en Waterstaat levert, bepaalt daarmee wat in Nederland als verkeersprobleem wordt gezien en hoe zo'n probleem moet worden opgelost. Vanaf 2004 heeft elke verkeersminister ingezet op verbreding van de A27. Eerst twee CDA-ministers en vanaf 2010 twee VVD-ministers. Als een minister een snelweg wil aanleggen of ingrijpend veranderen, moet zij daarvoor een Tracébesluit nemen. In de Tracéwet staat hoe het proces moet verlopen, maar het is dus een ideologisch gemotiveerd besluit.

Minister Schultz stelde het vorige Tracébesluit eind december 2016 vast, vlak voor de verkiezingen van maart 2017. Als de VVD in 2017 namelijk niet de minister van Infra zou mogen leveren, zou het Tracébesluit misschien niet genomen worden.

Tot halverwege 2019 lag de bal bij de Raad van State om alle beroepen tegen het TB te beoordelen en zoals jullie weten werd het besluit daar vernietigd.

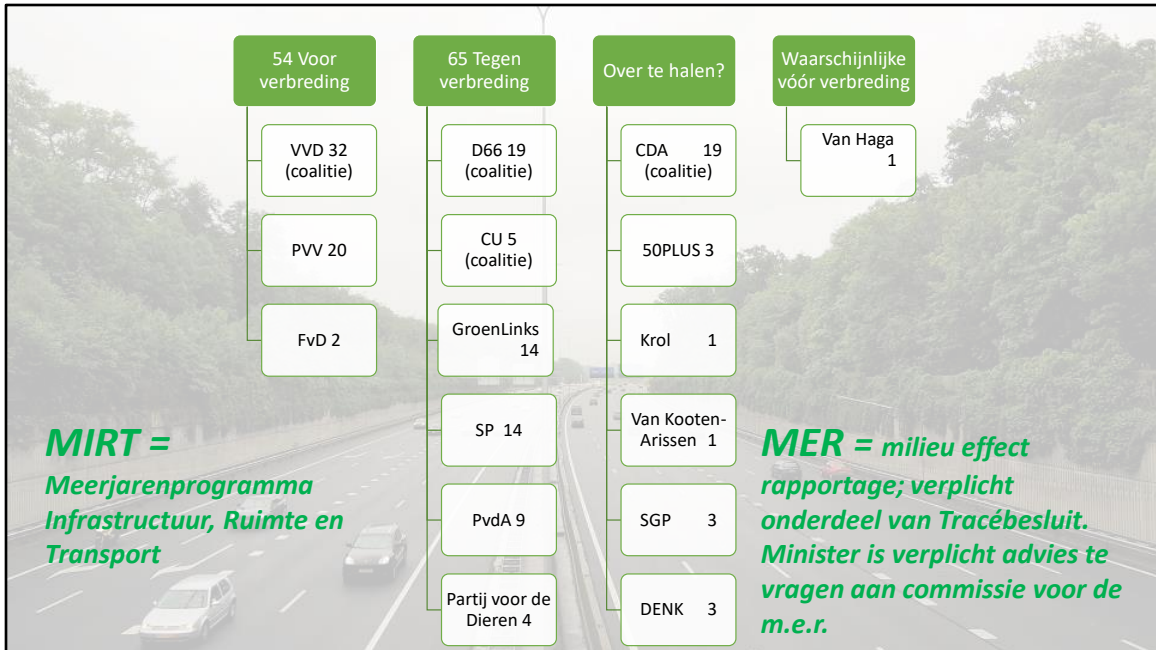
We zijn nu anderhalf jaar verder. Op dit moment streeft minister Van Nieuwenhuizen naar hetzelfde als haar voorganger: nog vóór de verkiezingen in maart 2021 een nieuw Tracébesluit vaststellen. Dit kan nu alleen tegen worden gehouden met een kamermeerderheid. Ik zal zo uitleggen hoe wij dit nu proberen te beïnvloeden.

Maar even een korte vooruitblik: als het Tracébesluit inderdaad eind dit jaar genomen wordt, gaan wij en anderen natuurlijk beroep aantekenen bij de Raad van State. De uitspraak volgt dan ergens in 2021. Dan is er al een nieuw kabinet aangetreden.

Als het nieuwe TB niet vernietigd wordt door de RvS, kan alleen een kamermeerderheid de uitvoering van het TB stoppen.

Als de RvS het besluit wel vernietigt en er zou weer een VVD minister zijn voor Infra kan er zomaar weer een derde poging gewaagd worden.

Hoe ziet het politieke landschap er nu uit:



Belangrijk is te weten hoe een meerderheid in de kamer te verkrijgen voor een motie tegen verbreding. Als het CDA tegen verbreding of voor uitstel wil stemmen, zijn we in één keer klaar. Zo niet, dan hebben we 11 extra tegenstemmen nodig én moeten D66 en CU bereid zijn hun nek uit te steken binnen de coalitie. Die 11 extra stemmen moeten komen van de partijen die je hier ziet <plaatje met lijstje Denk, SGP, 50Plus, Krol en Van Kooten-Arissen>. Deze zetelanalyse bepaalt welke politieke acties we ondernemen. Want gelijk hebben is één ding, gelijk krijgen is de kunst.

Alle informatie rondom de verbreding beoordelen we: kan het politiek gemaakt worden? Kan het leiden tot een succesvolle motie? We hanteren een horizon van een half jaar, want in juni en november vindt de MIRT-vergadering plaats <in laten vliegen afkorting MIRT> Het MIRT omvat alle lopende en geplande projecten van het ministerie. Partijen kunnen vragen stellen die de minister moet beantwoorden, ze kunnen moties indienen. Al een jaar of acht zijn er bij elk MIRT moties ingediend tegen de verbreding of voor uitstel. We staan ook al op de agenda van het MIRT van 7 december. Dankzij een motie van de SP moet de minister uitleggen waarom ze onze SUUNTA-variant van 2 keer 6 banen binnen de bak heeft afgeserveerd. Dit is al een mooie kapstok voor moties. Hoe dichterbij de verkiezingen, hoe kleiner de kans dat de minister wil vertragen. Anderzijds hoe later in de kabinetsperiode, hoe meer kans

dat de coalitiepartijen hun nek willen uitsteken. Het gaat er dus weer om spannen, net zoals eind 2016.

We sturen politieke partijen op dit moment vraagsuggesties over drie onderwerpen, waar ook de commissie voor de milieu effect rapportage in juli dringende adviezen over heeft uitgebracht. <in laten vliegen afkorting MER>

Overkoepelende kritiek van de commissie m.e.r. is dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het tracébesluit. De minister mag zo'n advies naast zich neerleggen en dat zal ze waarschijnlijk doen. Maar ze stelt zich daarmee kwetsbaar op en daarvan willen we profiteren. De drie specifieke onderwerpen waar de commissie m.e.r. de minister op aanspreekt zijn:

- stikstof,
- nut en noodzaak en
- alternatieven c.q. risico's van verbreding.

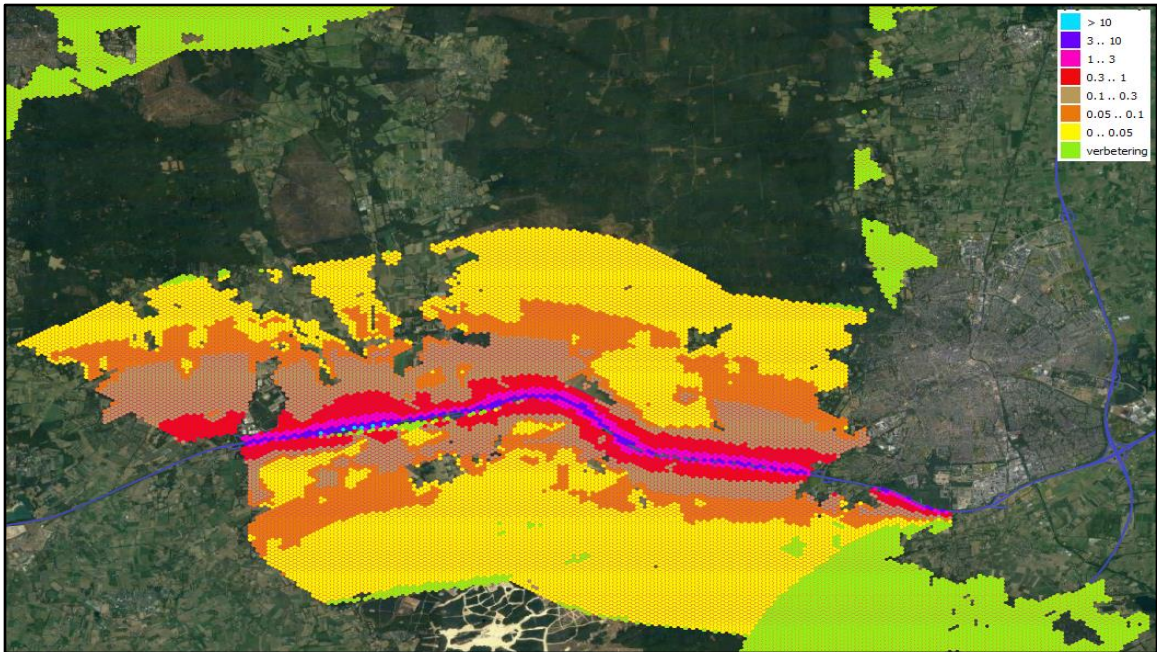
Ik zal over elk onderwerp kort vertellen hoe we het proberen in te zetten tegen de verbreding.

Zoals gezegd laten we het juridische traject bij de Raad van State buiten deze informatiebijeenkomst



In Nederland liggen diverse natuurgebieden die bedreigd worden omdat er teveel stikstof op valt.

De verbreding van de Ring Utrecht leidt tot meer autoverkeer; en tot verandering van verkeersstromen. Dat geeft toename van stikstof, zelfs op natuurgebieden die ver weg liggen, zoals de Veluwe.



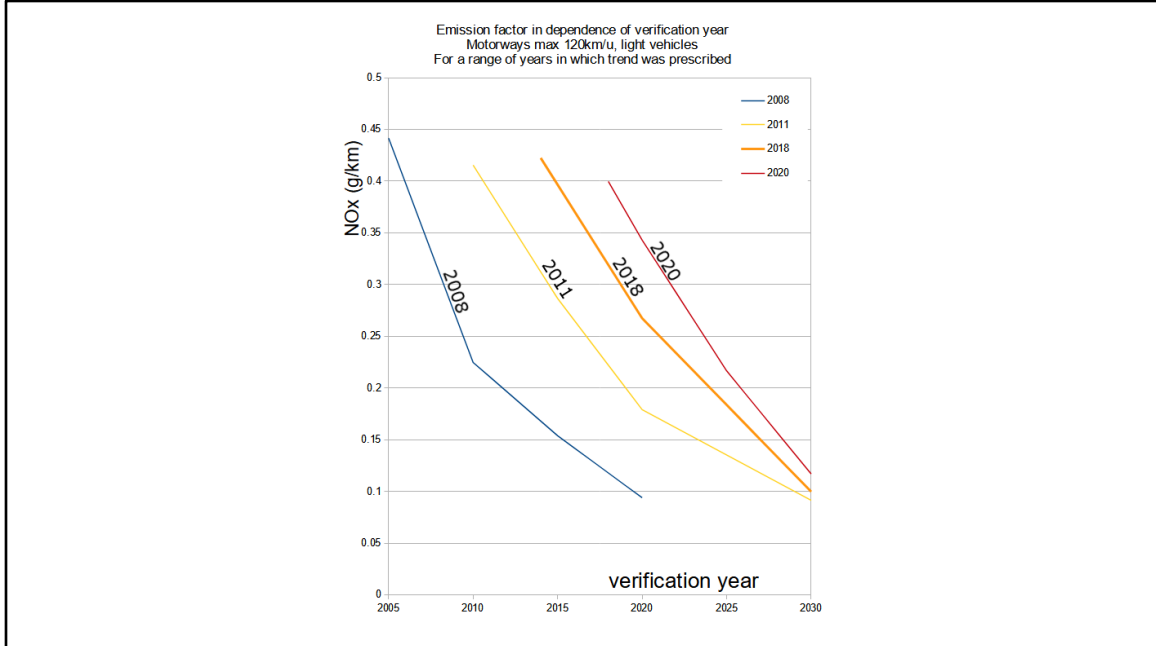
Je ziet hier hoeveel extra stikstof er langs de A1 komt als de ring wordt verbreed. Dit was de reden dat de Raad van State het besluit vorig jaar heeft vernietigd.

Er zijn ook natuurgebieden die dicht bij Utrecht liggen. Merkwaardigwijs is Amelisweerd wel een natuurgebied, maar het is niet aangewezen als een Natura 2000 gebied, en daarom valt het niet onder de stikstofwet. Bij de verbreding speelt stikstof dus alleen een rol voor die andere natuurgebieden.

Als een project een toename van stikstof op een natuurgebied geeft, dan moeten er andere maatregelen worden getroffen om dat te compenseren. Er is al een maatregel getroffen, we weten het allemaal: de maximumsnelheid overdag is verlaagd tot 100 km/u. Als auto's langzamer rijden stoten ze minder stikstof uit. Die winst moet worden ingezet voor woningbouw. Maar wat er overblijft mag worden gebruikt voor wegenprojecten. De minister denkt dat er na woningbouw genoeg overblijft om de verbreding mogelijk te maken.

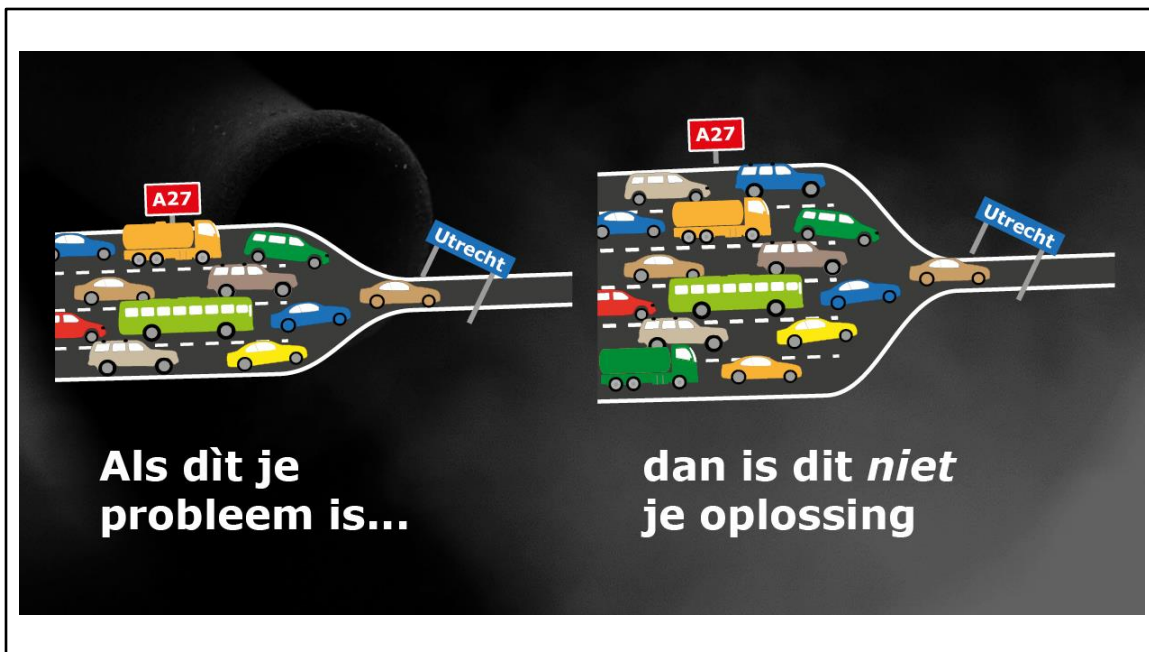
Er is de laatste tijd veel te doen over de rekenmethode voor stikstof. De minister heeft voor de verbreding een rekenmethode gebruikt die de bijdrage van wegenprojecten onderschat. Als het project eenmaal uitgevoerd mag worden, dus als ze toestemming heeft, dan gebruikt ze de goede rekenmethode. en dan zie je dus dat het project meer gaat bijdragen dan wat ze eerst berekend heeft. Het is een rare wereld. De minister rekent ons voor dat het project mag, maar ze rekent ook alvast uit dat het achteraf niet had gemogen. Uiteraard gaan we dit uitspelen, politiek en juridisch.

Bij de berekeningen gaat de minister er ook van uit dat auto's schoner gaan worden. Daarvan is tot nu toe nooit iets gebleken.



Je ziet hier hoeveel stikstof een personenauto per kilometer uitstoot. In 2008 zei de minister dat de auto's in 2020 veel schoner zouden zijn geworden. De lijn van 2008 gaat steil omlaag. Maar in 2020 zijn de auto's nog steeds even vies. De lijn is wel in jaren verschoven (want de tijd gaat voorbij) maar niet naar beneden (auto's zijn niets schoner geworden). En nu zegt de minister dat ze in 2030 veel schoner zullen zijn. jaja.

Tenslotte: bovenstaande geldt eigenlijk voor het oude, verworpen, besluit. De minister heeft het nieuwe besluit nog niet genomen. We weten niet of ze de dingen die we zojuist genoemd hebben in het nieuwe besluit zal rechtzetten. Ze heeft echter totaal geen neiging om met ons mee te buigen. Daarom gaan wij ervan uit dat het nieuwe besluit qua stikstofparagraaf nauwelijks beter zal zijn dan het oude. Dus dat onze punten ook opgaan voor het nieuwe besluit.



Zoals gezegd stamt het plan tot verbreding van de Ring uit een tijd, 10-15 jaar geleden, dat de politiek van mening was dat meer asfalt files zou oplossen. Helaas zijn ministers dit sindsdien blijven denken. Bijna elke verkeersdeskundige denkt daar nu anders over.

<invliegen plaatje trechter>

Verbreding leidt doorgaans leidt tot nieuwe files, dichterbij de knooppunten en dichterbij de stad.

Toen de plannen werden bedacht speelde geld geen rol. Er zouden miljarden komen uit een fonds dat werd gevoed met de Groningse aardgasbaten. Alleen om die reden werd er achteloos een plan gemaakt dat minstens 1200 miljoen euro kost en

waarschijnlijk veel meer. Anno 2020 leven wij in een andere wereld. Een wereld waarin op financieel gebied harde keuzes moeten worden gemaakt. Vorig jaar trok de minister het verbredingsplan – 2x7 rijstroken, ten koste van Amelisweerd - weer uit de kast, maar het is een plan uit een voorbij tijdperk, gebaseerd op oude prognoses en oude oplossingen.

De gemeente en de provincie kiezen in hun plannen niet voor asfalt maar voor een flinke verbetering van het fiets- en het openbaar vervoernetwerk. Tweederde van het verkeer op de Ring heeft de stad of regio als vertrekpunt of bestemming. Dat betekent dat het stijgende gebruik van fiets en OV ruimte geeft op het doorgaande wegennet.

Dit jaar zijn er weer nieuwe argumenten bijgekomen, die nut en noodzaak van de verbreding ondergraven.

Thuiswerken is enorm toegenomen. En wat blijkt: files verdwijnen als sneeuw voor de zon. Dat thuiswerken zal een blijvertje zijn. Vorige week werd een studie geopenbaard over “betalen naar gebruik” (ook wel bekend als rekeningrijden) en het enige verweer van de VVD was: “Niet nodig omdat zoveel mensen nu thuiswerken”. Dan is de ongelofelijk dure verbreding zeker niet nodig!

Een sterk juridisch argument is dat een erkend natuurgebied als Amelisweerd alleen mag worden aangetast als dit noodzakelijk is vanwege een groot maatschappelijk belang en er geen alternatieven zijn. Die alternatieven zijn er. Het zou wel mooi zijn als het niet op een procedure bij de Raad van State hoeft aan te komen maar dat de politiek het lef heeft om andere keuzes te maken. Voor de natuur en voor onze stad.

Alternatieven & Risico's



De verbreding tot 2 x 7 rijstroken met bypasses is totaal overbodig. Mocht de minister overtuigd blijven dat er een fileprobleem is, dan zijn er genoeg oplossingen die niet de negatieve gevolgen van de verbreding naar 2x7 hebben.

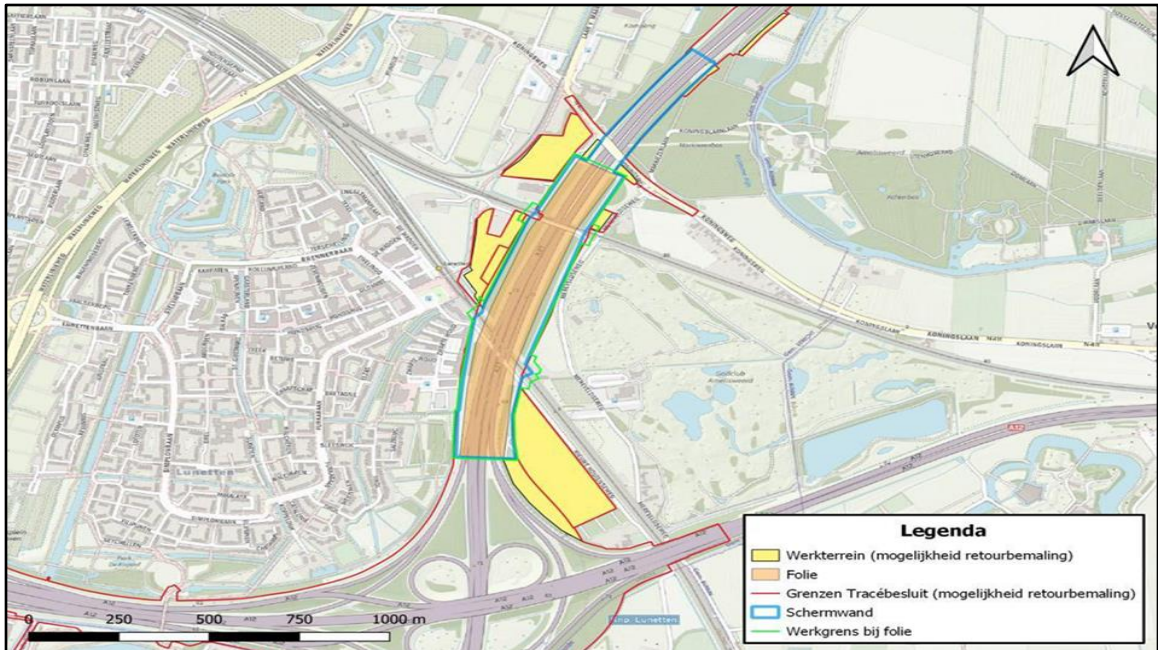


Er lopen nu 6 rijstroken van zuid naar noord en gezien het verkeer is dat meer dan voldoende. Van noord naar zuid zijn er vier rijstroken; hier zouden er één (of twee) bij kunnen.



Ook zou tussen de knooppunten – een stuk van 4 km - de snelheid verlaagd kunnen worden naar 80 km per uur. Dit zou een volwaardige oplossing voor een fileprobleem in de spits zijn. Beter voor de verkeersveiligheid en de doorstroming, het vermindert stikstofuitstoot en verlaagt geluidsproductie.

Als Kerngroep Ring Utrecht hebben wij zelf het SUUNTA alternatief laten uitwerken; dit is een voorbeeld van een oplossing voor 2 x 6 rijstroken binnen de bak, gebaseerd op dezelfde uitgangpunten als Rijkswaterstaat. De minister heeft dit alternatief afgewezen op summiere gronden en had die niet met de Tweede Kamer gedeeld. Daarom kon de SP een motie indienen dat het op de agenda moet komen op 7 december as. We hopen natuurlijk dat een dergelijk uitgewerkt alternatief voldoende argumenten geeft aan partijen om aan te dringen op nader onderzoek – en dus uitstel van de verbreding c.q. een nieuw TB.



Waarom is verbreden zo risicovol?

Tussen Lunetten en Rijsweerd kruist de A27 twee spoorlijnen, de Kromme Rijn, lokale wegen en fietspaden.

De A27 ligt verlaagd om onder de spoorlijnen door te kunnen en gaat verderop omhoog om over de Kromme Rijn te kunnen.

Bij de spoorlijnen ligt de weg lager dan het grondwaterpeil in een folieconstructie, 1 mm dik.

Ter hoogte van Amelisweerd ligt de weg lager dan het grondwaterpeil in een betonnen bak, een soort scheepsdok.

De bak ligt schuin want in Amelisweerd loopt deze bak met het asfalt erop omhoog richting de Kromme Rijn.

Bij de aanleg was dit al een zeer complexe en dure oplossing, die echter noodzakelijk is omdat verlagen van de grondwaterstand tot verdroging leidt aan zowel de kant van Amelisweerd als aan kant van Lunetten. Dit kan tot grondverzakkingen leiden.

Stel dat de minister het Tracébesluit doorzet, dan staat Rijkswaterstaat voor een nog veel complexere uitdaging dan bij de aanleg ruim 40 jaar geleden. Om te kunnen verbreden moet namelijk een wandconstructie van bijna 4 km lang en 70 m diep gemaakt worden. Daarmee kan men de twee locaties, bij de folie ter hoogte van de

spoorlijnen en de bak ter hoogte van Amelisweerd, als het ware ommuren tot op een diepe, waterafsluitende kleilaag.

Een dergelijke diepwand is op deze schaal nog niet eerder toegepast. Zowel de wand als de bodem zullen naar verwachting nooit 100% waterdicht kunnen zijn. Maar dat moet wel, anders kan de waterstand niet verlaagd worden en is het onmogelijk om de verbreding uit te voeren. De risico's van het verbreden zijn een zeer goede reden om niet aan de folieconstructie en de bak te rommelen. Elke oplossing die men zou willen toepassen moet dus echt binnen de bak blijven.



Mocht men toch voor verbreding kiezen, dan worden omwonenden en verkeersdeelnemers sowieso geconfronteerd met 8 tot 10 jaar grote bouwoverlast en risico's.

Het leidt tot files in en om Utrecht: om de ruimte voor het werken aan de verbreding zo smal mogelijk te houden moet er namelijk vanaf de weg worden gewerkt. Gevolg: langdurige afsluitingen van rijstroken. Bij Overvecht, op de Ring naar Maarssen (de Noordelijke Randweg Utrecht) en op de Waterlinieweg zullen de verkeersgevolgen groot zijn, zeker als de NRU tegelijkertijd zou worden aangepakt.

Het grootste risico van de verbreding is de kans op lekkages tijdens de bouw en kans op lekkage van de nieuwe constructie na de bouw. De weg kan dan onder water komen te staan, zo hoog als het water in de Kromme Rijn. Aan het eind van de bouw zal men de bemaling binnen de diepwand opheffen en dan zal blijken of er geen lekkages zijn veroorzaakt.

Er is nog een groot risico: het zou kunnen dat bij de aanbesteding of pas gedurende het project blijkt dat men niet binnen het aangewezen werkterrein kan blijven. Dit

zou onherroepelijk leiden tot extra schade aan Amelisweerd en andere waardevolle elementen langs de snelweg. Dit kan ook weer tot procedures leiden die de zaak zouden vertragen.

Het financiële risico is groot: de nieuwe bouwmethode is nooit gebudgeteerd, het is een onbekende methode. Overschrijdingen zijn sowieso schering en inslag bij projecten van Rijkswaterstaat. De provincie Groningen laat bijvoorbeeld onderzoek doen naar steken die Rijkswaterstaat mogelijk heeft laten vallen bij het project zuidelijke ringweg en houdt Rijkswaterstaat als opdrachtgever medeverantwoordelijk voor de financiële overschrijding van waarschijnlijk enkele honderden miljoenen. Het project Zuidelijke Ringweg is een veel kleiner en minder complex project.

