

Centrum Publieksparticipatie
Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Geachte heer, mevrouw,

Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER als inwoners van de gemeente Utrecht, maar ook juist ook namens onderstaande fracties uit de Gemeenteraad van Utrecht, die gezamenlijk 35 van de 45 zetels – en daarmee een groot deel van de Utrechtse inwoners – vertegenwoordigen

Het college van burgemeester en wethouders zal namens de gemeente Utrecht een zienswijze indienen. Wij hechten eraan om ook namens onderstaande fracties van de gemeenteraad van Utrecht een eigen zienswijze in te dienen om duidelijk te maken dat de weerstand tegen de verbreding van de A27 in Utrecht breed gedeeld wordt en niet loopt langs de lijnen van coalitie en oppositie.

In Utrecht werken we hard aan een stad waarin het prettig is te wonen en te werken. Dat doen we door onder andere maatregelen te nemen om verkeer in goede banen te leiden, de lucht schoner te maken en voldoende groen te behouden in de stad. Voor een stad die wordt omgeven door drie grote snelwegen is dat geen gemakkelijke opgave en vereist dat stevige maatregelen. Het is voor ons dan ook frustrerend wanneer het Rijk maatregelen neemt als snelheidsverhogingen op de snelwegen en in dit geval, tot het verbreden van een snelweg. Een dergelijke maatregel gaat ten koste van natuur en luchtkwaliteit en zorgt voor extra geluidsoverlast, en doet daarmee een deel van onze inzet teniet.

In deze zienswijze zullen we achtereenvolgens betogen dat voor ons nut en noodzaak van de verbreding niet bewezen zijn, we ons zorgen maken over de gevolgen op het (cultuurhistorisch) landschap, natuur, luchtkwaliteit en geluidsoverlast, en dat de bouw hinder en –risico's gedurende 8 jaar een te grote overlast zullen zijn voor Utrecht en haar inwoners.

Nut en noodzaak niet bewezen

In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's zijn wij ervan overtuigd dat er geen verkeerskundige noodzaak is om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2×7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.

Het wegontwerp met 2×7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Bovendien zou zelfs bij een de onrealistisch hoge

groei een inrichting binnen de huidige bakconstructie mogelijk zijn van 2x6 rijstroken, met een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u, waarbij het weven van verkeer veel minder problemen oplevert.

We wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.

De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Hoewel het recent aangenomen Utrechtse mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen) in haar berekeningen uitgaat van het doorgaan van de verbreding van de A27 en A12, zal de verwachte verkeersdruk in Utrecht afnemen wanneer de verbreding niet doorgaat en daarmee positief zijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt stevige maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijks geld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.

Gevolgen voor de omgeving

(cultuurhistorisch) landschap

Bewoners maken zich zorgen over de landschappelijke inpassing van de weg. Ze vrezen voor behoud van waardevolle cultuurlandschap rond de stad, en noemen de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten Kromme Rijn, landgoed Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes. De fracties delen deze zorgen. Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd om UNESCO werelderfgoed te worden, maar er worden geen maatregelen voorgesteld om verstoringen door de eerdere aanleg van de snelweg te verbeteren. De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen.

Natuur

De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. Bewoners vinden het niet rechtvaardig dat er veel minder bos wordt gecompenseerd dan (zelfs wettelijk) verplicht is. Onderstaande fracties zijn het daar mee eens. In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.

De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.

Luchtkwaliteit

Uit het deelrapport luchtonderzoek blijkt dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties berekend voor 2030. Wij wijzen erop dat de luchtkwaliteit moet worden berekend voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootchalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% – 7,8% ten opzichte van de autonome situatie.

Bouwhinder en risico's

Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan.

Oproep aan de Minister

Gegeven het bovenstaande willen wij de Minister met klem verzoeken de mening van inwoners, en de fracties, te volgen, en daarom te besluiten om de verbreding van de A27 niet door te laten gaan.

Hoogachtend,

Thijs Weistra	Indra te Ronde	Eva van Esch	Ruben Post
GroenLinks	D66	Partij voor de Dieren	Partij van de Arbeid

Jolande Uringa	Michel Eggermont	Reinhild Freytag
ChristenUnie	Socialistische Partij	Student & Starter

p/a fractie GroenLinks
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 11 22
t.weistra@utrecht.nl

.

.