

Van: de Utrechtse Delegatie van bewonersgroepen en organisaties inzake het Onafhankelijk Onder Zoek A27 Amelisweerd.
Aan: de leden van de Tweede Kamer
Betreft: Dertigledende debat 17 januari a.s over de Verbreding A27 bij Utrecht en de bestuurlijke situatie daaromtrent

Utrecht, 15 januari 2013

Geachte Kamerleden,

Ter voorbereiding op het dertigledende debat op 17 januari over de verbreding van de A27 bij Utrecht en de bestuurlijke situatie daaromtrent zenden wij onze visie op de opdracht van de minister voor een onafhankelijk onderzoek en overschattingen in groeicijfers.

Onderzoeksopdracht ongewijzigd

Van de onderzoekscommissie ontvingen wij de officiële opdracht dd 21 december van de minister aan de Commissie Schoof, zie bijlage. Hier uit blijkt:

- De onderzoeksopdracht van 21 december is (letterlijk) dezelfde als die is opgenomen in de bijlage van de brief van de minister van 7 november.
- De door de Kamer gevoerde debatten in het verkorte AO van 11 december en VAO op 18 december hebben feitelijk geen effect gehad.
- De door de minister in deze twee openbare debatten uitgesproken toezeggingen hebben ook geen effect in de onderzoeksopdracht bewerkstelligd.

Toezeggingen aan Kamer niet meegenomen

Maar uit het conceptverslag van dit Algemeen Overleg op 11 december blijkt dat de minister (op verzoeken van D66 en PvdA) aan de Kamer heeft toegezegd om de volgende punten in het onderzoek te laten meenemen:

- neem ook de effecten van lagere groeiscenario's voor de economie en het verkeer en vervoer, alsmede de MIRT-OV-studie Regio Utrecht mee in het onderzoek
- breng de effecten op natuur, luchtkwaliteit en geluidshinder in kaart
- en breng ook het maatschappelijk rendement van kosten en baten in beeld wanneer je wel of niet de bak van Amelisweerd verbreedt.

Ook deze aspecten zien wij niet terug in de officiële opdracht van 21 december j.l.

Opleverdatum vervroegd naar 1 maart a.s.

Daarnaast is het voor ons ook verrassend dat de door de minister in het spoeddebat op 10 oktober aangekondigde opleverdatum van het onderzoeksrapport "maart" *ook niet is gewijzigd*, en in de officiële opdracht is vervroegd **naar 1 maart a.s.**

Conclusie: Het onderzoek gaat om meer: als je het doet doe het dan goed

Onze conclusie is dan ook dat de minister een smalle opdracht voor de commissie heeft geformuleerd, die alleen bedoeld om te laten onderzoeken of de minister in de afgelopen jaren afdoende en juist heeft gehandeld.

Wij zijn van mening dat dit onafhankelijk onderzoek het doel zou moeten hebben om tot

een beter en een meer gedragen besluit met een hoger maatschappelijk rendement te komen.

Ook overschattingen in groeicijfers verdienen onderzocht te worden

Op twee punten geven wij u aanvullende informatie die in de Kamerdebatten aan de orde zijn geweest, namelijk de overschattingen in de gehanteerde scenario's voor economische groei en de groei van de automobilititeit. Voor ons extra aanleiding om bij u te bepleiten deze punten onderdeel te laten zijn van het onderhavige onafhankelijke onderzoek.

A. Overschatting in de gehanteerde scenario's voor economische groei:

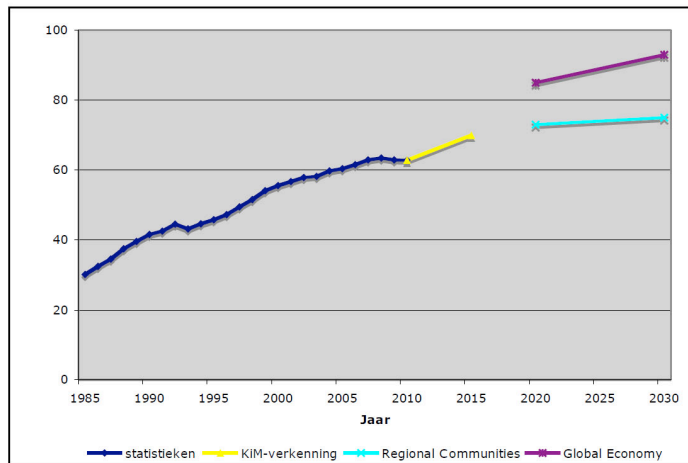
1. De minister beweert dat het besluit tot de verbreding van de A27 tot 2x7 is genomen op basis van slechts één scenario, te weten een scenario met hoge groei.
2. Bij dat scenario loopt de economische ontwikkeling in Nederland intussen 7 jaar achter.
3. Rijkswaterstaat heeft in maart 2012 doorrekeningen gepubliceerd met twee scenario's. RWS noemt die "hoog" en "laag", maar het gaat in feite om een superhoog en hoog scenario. Bij dat hoge scenario lopen we dus al 7 jaar achter, bij het superhoge nog meer.
4. Op een voorlichtingsbijeenkomst in 2012 over verkeersmodellen heeft Rijkswaterstaat gemeld met twee scenario's gerekend te hebben, te weten een "hoog" en een "laag", waarbij het lage inderdaad laag was.
5. Ook bij dat scenario van lage groei loopt de economische ontwikkeling nu achter, en wel met 2 jaar.
6. Anders dan de minister wil doen voorkomen is het alternatief van de Kracht van Utrecht niet een scenario met lage groei. Het is een alternatieve oplossing om binnen de hoge groei de automobilititeit om te zetten in mobiliteit; om binnen dat scenario de bereikbaarheid én de autobereikbaarheid te verbeteren; om te voorkomen dat de economische groei van dat scenario aan de regio voorbijgaat omdat de stad het autoverkeer niet meer kan verwerken.
7. De minister kwalificeert haar uitspraak dat er alleen met één scenario is gerekend door te suggereren dat het alternatief van de Kracht van Utrecht als lage groei scenario is te beschouwen. Dat is in twee opzichten onjuist: a) Het is niet een scenario van lage groei (zie punt A7), maar een scenario van hoge groei met lage groei van de automobilititeit. En b) het is niet meegenomen in de berekeningen (zie punt B8).

Aanbeveling: Neem het alternatief van de Kracht van Utrecht 2010-12 mee in het onderzoek, exclusief de Almere-Utrecht-Breda-lijn, die hier niet meer in is opgenomen.

B. De overschatting van de groei van de automobilititeit:

1. De modellen die economische groei vertalen naar groeiende automobilititeit overschatten de automobilititeitsbehoefte en dus de filevorming. Zelfs al zou de economische ontwikkeling goed gemodelleerd zijn (quod non, zie hierboven), dan nog worden de automobilititeit en filedruk zwaar overschat. De volgende 3 punten beschrijven de oorzaken voor die overschatting:
2. De modellen voor de filedruk gaan uit van een veel te lage brandstofprijs.
3. De modellen verwerken niet de effecten van Het Nieuwe Werken (reizen buiten de spits of niet reizen).

4. De modellen hebben niet voorzien dat jongeren niet graag meer per auto reizen, maar liever per OV, fiets, of niet.
5. Er zijn sterke aanwijzingen dat om bovengenoemde redenen het autogebruik over zijn piek heen is, zelfs in economieën die nog wel groeien.
6. In Nederland groeit het gebruik van het hoofdwegennet niet meer. Zie bijgevoegde figuur: de blauwe lijn toont een daling de laatste jaren; toch blijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid hardnekkig groei voorspellen (de gele lijn).



Figuur 3.1: Voertuigkilometrage op het hoofdwegennet (miljarden km's per jaar)

ontleend aan NMCA weganalyse van RWS:

<http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/14/nmca-weganalyse-bijlage-2/nmca-weganalyse-bijlage-2.pdf>

7. De afname van het gebruik van het hoofdwegennet kan deels veroorzaakt zijn door de recessie. Mocht echter de economie ooit nog aantrekken dan is de vraag of de automobiliteit nog aantrekt (zie punt 5). We hebben nog 7 jaar de tijd om dat af te wachten (zie punt A2 hierboven).
8. De modellen onderschatten het effect van goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en prijsbeleid (zoals blijkt uit het grote succes van fietsprojecten en van filemijden in Nederland, en uit ervaringen in het buitenland). Daarom heeft het alternatief van de Kracht van Utrecht nooit een eerlijke kans gekregen (zie ook punt A7).
9. Daarnaast blijkt dat het hanteren van verschillende verkeersmodellen met onderling verschillende uitgangspunten (het Rijk rekent met een "NRM"-model, de regio met het "VRU"-model) leidt tot verschillende inzichten en uitkomsten.

Aanbevelingen: Zorg dat het onderzoek uitgaat van de geactualiseerde verkeersgegevens en aanbevelingen oplevert om te komen tot een gezamenlijke bestuurlijke standaard voor een verkeersmodel voor de regio.

Met vriendelijke groet, namens de organisaties

Gerard Cats en Jan Korff de Gidts
 info@krachtvanutrecht-initiatief.nl
 063363 0344

Bijlage: 1: de opdrachtbrief dd 21.12.12 van de minister aan de commissie Schoof