

## **Aan de Tweede Kamer en de leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu**

Betreft: Beantwoording Kamervragen en voorstel Onafhankelijk Onderzoek Ring A27 – Amelisweerd

Utrecht, 19 november 2012

Geachte Tweede Kamer- en Commissieleden,

Naar aanleiding van de bespreking van de problematiek van de Ring Utrecht en de gevolgen van plannen van verbreding van de bak van de A27 in Amelisweerd op 10 oktober j.l. heeft Minister Schultz van Haegen op 7 november 2012 een aantal openstaande vragen beantwoord en een opdracht voor de toegezegde onafhankelijke commissie verwoord.

Naar onze mening zijn een aantal vragen vanuit de Kamer niet of onvoldoende beantwoord, zie ook bijlage 1. Ook vinden wij de onderzoeksopzet geen recht doen aan breed geuite wensen van de Kamer.

### **Niet of onvoldoende beantwoorde vragen**

Vanuit de Kamer zijn vragen gesteld over de uitvoerbaarheid van een verbreding tot 2x7 rijstroken gezien de complexe opgave met betrekking tot de werkruimte binnen de vliesconstructie. In een presentatie aan de commissie MME van de Utrechtse Provinciale Staten op 22 oktober 2012 heeft Rijkswaterstaat nog eens opgemerkt en bevestigd dat dit een risicovolle operatie is. Deze twijfels zien wij niet terug in de beantwoording van vraag 5. Ernstig vinden wij de weigering van de minister om enig concreet bedrag te noemen. Op deze manier kan de volksvertegenwoordiging haar controlerende functie niet uitoefenen. Wanneer de Kamer dit antwoord aanvaardt scheidt dat een bedenkelijk precedent.

Waar gaat de minister verder niet op in?

- De effecten van sturing van (vormen van) mobiliteit en de relatie die ligt tussen maatregelen op het gebied van stimuleren van OV en fiets en de noodzaak tot verbreding van de bak
- De effecten van 'het nieuwe werken' en de aanhoudende recessie
- Effecten van de verwachte benzineprijs richting 2020
- De wens van de Kamer ook om de gevolgen voor de leefomgeving en gezondheid (geluidhinder en luchtkwaliteit) mee te nemen in de onderzoeksopdracht.

Daarnaast zijn vanuit de Kamer gerede vragen gesteld over het gebruik van de NoMo normen (reistijdstreefwaarden voor het Rijkswegennet) als enig maatgevend criterium. Het gaat hier tenslotte ook om effecten op het onderliggend wegennet en de regionale mobiliteit als geheel. Vanuit de Kamer is gewezen naar 'voertuigverliesuren' als alternatief en breder inzetbaar criterium. In bijlage 2 doen wij het voorstel om voertuigverliesuren als maatstaf in het onderzoek te benutten. In stedelijk gebied afwijken van de Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen schetsen wij in bijlage 3.

## **Opmerkingen bij de wel beantwoorde vragen**

In de beantwoording van vraag 3 stelt de minister dat in een MKBA alleen varianten worden onderzocht die technisch voldoen aan eisen voor een tracébesluit. Dat kan zeer wel betekenen dat de keuze slechts zal gaan tussen varianten die op het gebied van leefbaarheid en gezondheid negatief scoren. Wij vinden dat een MKBA niet op deze wijze kan plaatsvinden.

In algemene zin is de beantwoording van de vragen van zodanige aard, dat wij ons afvragen of de minister goed beseft waarom de Kamer om een *onafhankelijk* onderzoek heeft gevraagd.

## **Vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige te beperkt**

De voorgestelde onderzoeksopzet lijkt vooral neer te komen op een check ter controle van gemaakte berekeningen van het ministerie. Niet begrijpelijk is de zinsnede dat geen nieuwe varianten worden onderzocht. Gezien eerder gemaakte keuzes kan dan geen enkele 80 km/u variant zijn onderzocht! En daar heeft de Kamer nu juist expliciet om gevraagd. Wij gaan er van uit dat dit wordt gecorrigeerd. Daarnaast zou meer specifiek inzage moeten worden gegeven welke OV opties op welke manier worden meegenomen.

Het is opvallend dat de minister kennelijk denkt aan één onafhankelijke deskundige ondersteund door een bureau.

Naar onze mening heeft de Kamer om meer gevraagd. De wens om oplossingen binnen de bak serieus te overwegen, komt enerzijds voort uit bezorgdheid voor de gevolgen voor leefkwaliteit en gezondheid. En anderzijds uit twijfel of meer asfalt duurzame oplossingen biedt voor mobiliteit, op nationale maar ook regionale schaal. Wij zijn van mening dat aspecten van leefbaarheid en gezondheid (lucht en geluid) en effecten op het gebied van regionale mobiliteit juist nu al moeten worden meegenomen. Daarnaast is van enige ecologische afweging nog in het geheel geen sprake geweest, terwijl het hier een kerngebied van de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur betreft!

Dit moet ook zijn weerslag hebben in de opdracht en de uitvoering van de opdracht. De Kamer heeft niet om één expert maar om een commissie gevraagd. Wij willen in elk geval gegarandeerd zien dat er deskundigheid voorhanden is om ook andere dan verkeer- en vervoerskundige effecten te beoordelen.

**In de formulering en de uitvoering van de opdracht moet een evenwichtige afweging plaatsvinden tussen varianten binnen de bak (2x6, 80km/uur) en voor een verbrede bak.**

**Naast de hierboven genoemde verkeer- en vervoerskundige aspecten dienen ook de gevolgen voor gezondheid, milieu, leefkwaliteit en natuur worden meegenomen – temeer omdat onvoldoende is onderzocht of '2x7' oplossingen aan criteria op dit vlak voldoen. Dit sluit aan op de motie die op 6 november door PvdD en D66 is ingebracht over het doorrekenen van effecten van de mobiliteitsontwikkeling door het PBL.**

De aanpak van het Rijk heeft tot veel wantrouwen en scepsis in de regio geleid. Een beperkte opdracht versterkt al gauw het gevoel dat het Rijk de vraag van bewoners en de Kamer toch niet serieus zal nemen. Met de rapporten van 'de Kracht van Utrecht' hebben wij partijen uitgedaagd om over ieders schaduw te springen en een werkelijke dialoog aan te gaan over duurzame oplossingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling.

**In de lijn van de aanbevelingen van de commissie Elverding en het WRR-rapport Vertrouw de Burger vragen wij u te streven naar een proces van daadwerkelijke participatie waar de eigen deskundigheid en inzichten vanuit de bevolking een ruime kans wordt geboden.**

Namens de Kracht van Utrecht

Vrienden van Amelisweerd

Jan Korff de Gidts

Jos Kloppenborg

E-mail: [info@krachtvanutrecht-initiatief.nl](mailto:info@krachtvanutrecht-initiatief.nl)

Telefoon: 06 3363 0344

Correspondentieadres: Vermeulenstraat 60, 3572 WR Utrecht

Bijlagen: 3

### **Bijlage 1: Specifieke opmerkingen bij de antwoorden van de minister**

*Vraag en antwoord 2:* vanuit de Kamer wordt gevraagd naar de toekomstige “evenwichtssituatie” in verband met het aantrekken van latent verkeer. In plaats van de vraag te beantwoorden zoals zij is gesteld maakt de minister haar eigen definitie van “evenwichtssituatie”. Er wordt specifiek gevraagd naar verschil in voertuigverliesuren. De minister gaat hier niet op in maar geeft wel antwoord op een niet-gestelde vraag, te weten naar “reistijdstreefwaarde”.

*Vraag en antwoord 3:* Er wordt gevraagd naar de terugverdientijd van een aantal varianten op basis van een aantal scenario’s. Ook hier geeft de minister geen antwoord op de gestelde vraag omdat deze niet binnen haar denkkader past.

*Vraag en antwoord 4:* Er wordt gevraagd naar het effect op het aantal voertuigverliesuren. De minister beweert dat een reistijdstreefwaarde niet gehaald wordt. Ook hier wordt een gestelde vraag feitelijk niet beantwoord.

*Vraag en antwoord 5:* Onder de kosten van een project wordt ook begrepen de kosten van al dan niet te voorziene tegenvallers, afgezet tegen de kans dat die tegenvallers optreden. De minister geeft de Tweede Kamer hier geen inzicht in. Wanneer dit regel wordt, betekent dat een directe aantasting van het budgetrecht.

*Vraag en antwoord 10:* De minister suggereert dat er een flessenhals zou ontstaan omdat toeleidende wegen worden verbreed. In werkelijkheid is de bestaande bak nu al breder dan alle toeleidende wegen, zelfs na voltooiing van alle projecten die de minister opsomt. Ook blijkt uit realistische verkeersstudies dat de files zich nog steeds vormen rond de afslagen naar het onderliggende wegennet, onafhankelijk van de uitvoering van 2x7.

*Vraag en antwoord 11:* Op de vraag naar geconstateerde doorstroming antwoordt de minister dat er nog geen jaarcijfers beschikbaar zijn. Dat is wel een heel gemakkelijk antwoord, omdat ook maandcijfers bekend moeten zijn. Als de minister de jaarcijfers zoveel relevanter vindt moet wel worden geconcludeerd dat pas over een jaar verdere besluitvorming mogelijk is. In haar antwoord suggereert de minister ook dat ontweven niet binnen de bestaande bak kan. Ontweven is geen doel op zich. Het doel moet zijn reistijdverlies te minimaliseren, al of niet afgezet tegen de kosten van maatregelen en projecten.

*Ten slotte, en aansluitend bij vraag en antwoord 1:* onafhankelijk van het al of niet uitvoeren van projecten of het nemen van maatregelen ter verbetering van de verkeersafwikkeling moet eerst helder zijn of aan normen en doelstellingen op het gebied van gezondheid, leefkwaliteit en natuurbeleid (EHS, natuurwetgeving) in welke variant ook kan worden voldaan.

## **Bijlage 2: Voorstel voor Voertuigverliesuren i.p.v de NOMO-Streefwaarde als maatstaf**

De minister meet de noodzaak van maatregelen af aan de zogenaamde Nomo-streefwaarde. Deze komt uit de Nota Mobiliteit uit 2004<sup>1</sup>. Die streefwaarde<sup>2</sup> zegt dat de automobilist tijdens de spits minstens 67 km/u moet kunnen rijden op snelwegen buiten stedelijk gebied, en 50 km/u daarbinnen. Dit houdt in dat de automobilist op het stukje tussen Lunetten en Rijnsweerd tijdens de spits niet meer dan 3,6 minuten vertraging mag oplopen. Als de vertraging ook maar een paar seconden groter is dan is er volgens de minister een probleem dat opgelost moet worden. Voor de maatschappij en de economie is echter veel belangrijker te meten hoeveel tijd er in files wordt doorgebracht. Als je OV en fiets erbij betreft, zou je zelfs eigenlijk moeten uitgaan van totaal reistijdverlies (dat is niet helemaal hetzelfde als reistijd, omdat velen fietsen niet als verliestijd ervaren). In eerste instantie echter zullen we ons beperken tot de totale tijd in files, en wel omdat die tijd nu al berekend wordt in de onderzoeken. In het jargon van de onderzoekers heet dat "voertuigverliesuren". Een voertuigverliesuur is goed in geld uit te drukken (circa 10 euro voor de forens, 30 euro voor vrachtverkeer) en daarmee is het aantal voertuigverliesuren goed af te wegen tegen de kosten van maatregelen. Dat is een eerste stap op weg naar een goede kosten/batenanalyse.

Nut en noodzaak van maatregelen rond de ring moeten dus worden gemeten in voertuigverliesuren, en niet in het al of niet voldoen aan de Nomo-streefwaarde.

De Nomo-streefwaarde is een heel rare maat, want hij meet alleen het snelheidsverlies:

- Hij houdt geen rekening met de afstand waarover dat snelheidsverlies optreedt. Een kort stukje 48 in plaats van 100 rijden is volgens die maat een ernstige overschrijding en een lang stuk 70 in plaats van 120 is geen overschrijding - hoewel je wel veel meer tijd verliest.
- Hij houdt geen rekening met het aantal automobilisten dat getroffen wordt door dat snelheidsverlies. Juist als er veel snelheidsverlies is treft het relatief weinig automobilisten; de doorstroming is dan immers laag. Hoewel op dat moment elke automobilist in de file staat is het aantal auto's tamelijk klein. In een file van 4 km lang staan 400 auto's; ter vergelijking: er rijden 200 duizend auto's per dag over de A27.

Nog enkele opmerkingen:

1. Het aantal voertuigverliesuren vervangt in dit voorstel alleen de Nomo-streefwaarde. Andere zaken die horen mee te wegen zijn volksgezondheid, ecologie en recreatie. De minister weegt deze zaken vrijwel helemaal niet mee ("we voldoen immers aan de norm"), afgezien van enkele zoethoudertjes.
2. Zonder maatregelen zou de Nomo-streefwaarde van maximaal 3,6 minuten vertraging in de meeste gevallen overschreden worden met minder dan 50 seconden. Het hele gedoe ontstaat

---

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/30/nota-mobiliteit.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/30/nota-mobiliteit.html)

<sup>2</sup> Merk op dat het gaat om een streefwaarde; niet om een norm of een eis. Het staat de overheid vrij om er niet aan te voldoen.

dus omdat de minister vindt dat de automobilist 50 seconden te lang in de file staat op het stukje tussen Rijnsweerd en Lunetten.

3. De "oplossing" van de minister van 2x7 is strikt genomen niet een oplossing, omdat ook in 2x7 de Nomo-streefwaarde niet wordt gehaald. In het alternatief van de Kracht van Utrecht is er overschrijding van die streefwaarde in de ochtend- en avondspits in zuidelijke richting op het stukje tussen Rijnsweerd en Lunetten. In het 2x7 idee verdwijnt die overschrijding, maar er komen andere overschrijdingen voor in de plaats, namelijk op de toeleidende wegen, vanuit Almere, Gorkum en Amersfoort. Hoewel die overschrijdingen klein zijn is het reistijdverlies groot. Dat komt omdat het om lange stukken weg gaat. Zoals boven al geschreven: Je verliest meer reistijd als je 20 km lang met 70 in plaats van 120 dan als je 6 km lang met 40 in plaats van 100 reist.
4. De Nomo-streefwaarde stamt uit 2004. Het is helemaal niet zo raar om 8 jaar later de bruikbaarheid van die streefwaarde voor de situatie in 2020 ter discussie te stellen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, onderdeel van het ministerie van infrastructuur en milieu, heeft intussen ook de voorkeur uitgesproken voor 'gegeneraliseerde kosten' als bereikbaarheidsindicator<sup>3</sup>.

### Bijlage 3: Omgaan met de Ontwerprichtlijnen autosnelwegen in stedelijk gebied

De Europese Unie heeft richtlijnen opgesteld voor doorgaande snelwegen. Deze richtlijnen betreffen de maximale snelheid, het aantal rijstroken, de breedte van de rijstroken, de aanwezigheid van vluchtstroken, enzovoort<sup>4</sup>. De minister vindt de A27 een doorgaande snelweg tussen Madrid en Oslo (als je jezelf niet groot vindt, wie dan wel?); misschien ook wel terecht, nu vrachtverkeer de Duitse snelwegen mijdt door de milieuheffingen daar. Die richtlijnen (en andere) zijn verwerkt in een document van Rijkswaterstaat (Adviesdienst Verkeer en Vervoer; 2007): "Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA)"<sup>5</sup>. In de Europese richtlijn wordt toegestaan ervan af te wijken waar omstandigheden dat noodzakelijk maken, en daarbij wordt expliciet gezegd: "bijvoorbeeld in stedelijk gebied".

De minister gebruikt die richtlijnen strikt, en wenst niet ervan af te wijken, zelfs niet in stedelijk gebied als bij Utrecht. Daardoor heeft ze moeite met 80 km/u, met de smallere rijstroken die daarbij mogelijk zijn en het ontbreken van een vluchtstrook bij 2x6 binnen de bak.

---

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/11/01/bereikbaarheid-anders-bekeken/bereikbaarheid-anders-bekeken.pdf](http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/11/01/bereikbaarheid-anders-bekeken/bereikbaarheid-anders-bekeken.pdf). Citaat daaruit: *Gegeneraliseerde transportkosten hebben een zeer goede score op zowel beleidsrelevantie, operationaliseerbaarheid als communiceerbaarheid en steken daarmee met kop en schouders boven de andere typen bereikbaarheidsindicatoren uit.*

<sup>4</sup> Agreement on Main International Traffic Arteries

<sup>5</sup> [english.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page\\_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-17870-4&Id=342726](http://english.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/page_kennisplein.aspx?DossierURI=tcm:195-17870-4&Id=342726)