

Commentaar bij het Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht (Twiynstra&Gudde, november 2009)

Op 3 juli 2009 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen over De Kracht van Utrecht. Deze luidde als volgt:

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat het rapport «De Kracht van Utrecht» van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht toejuicht;

constaterende, dat dit rapport voorstellen doet op het gebied van
beprijzing, openbaar vervoer en vervoersmanagement die veel verder
gaan dan de voorstellen in de OV+++ variant;

overwegende, dat deze voorstellen, die inzetten op het optimaal benutten
van de eerste treden van de Ladder van Verdaas, het verdienen om als
volwaardig alternatief onderzocht te worden;

verzoekt de regering «De Kracht van Utrecht» niet alleen toe te juichen,
maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2e fase,
en gaat over tot de orde van de dag.

Minister Eurlings heeft daarop besloten dat het BRU verantwoordelijk zou worden voor het in deze motie opgenomen verzoek tot verder onderzoek. Daarop is een BRU-werkgroep Kracht van Utrecht gevormd, waarin de Vrienden en de NMU elk met 2 personen waren vertegenwoordigd.

Het op 9 november gepubliceerde Eindconcept Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudies Ring Utrecht in opdracht van de Stuurgroep Tussenfase Ring Utrecht d.d. 2 november (Bureau Twiynstra & Gudde) omvat de beoordeling van alle acht OV- en wegvarianten. In Hoofdstuk 4 worden de OV-varianten beoordeeld, waaronder De Kracht van Utrecht (KvU).

Vraag: Kunnen Kamer, Staten en Raad op grond van dit rapport een gewogen besluit nemen?

Ons commentaar bij hoofdstuk 4 van het Onderzoeksrapport luidt:

1. De in hoofdstuk 4.3.1. weergegeven resultaten van het doorrekenen van De Kracht van Utrecht zijn volstrekt onherkenbaar in vergelijking met de resultaten die wij binnen de BRU-werkgroep Kracht van Utrecht gepresenteerd hebben gekregen op de laatste bijeenkomst op 6 oktober. In bijlage 1 geven wij de sheet weer, die ons op 6 oktober is gepresenteerd.
2. De effecten van de Kracht van Utrecht op mobiliteitsmanagement, prijsbeleid en OV worden niet systematisch met dezelfde parameters besproken.
3. De effecten van de Kracht van Utrecht worden bovendien slechts apart op de deelgebieden mobiliteitsmanagement, prijsbeleid en OV weergegeven; een doorrekening van een totaaleffect ontbreekt in het gehele rapport.
4. Gevolg van 2 en 3 is dat er een onsamenhangend en onvolledig beeld ontstaat, waar een eindoordeel niet op kan worden gebaseerd.
5. Opmerkelijk is dat in een samenvatting van dit onderzoek (Voorlopige uitkomsten onderzoek eerste fase d.d. 2 november) wel een generiek effect is opgenomen; het totale effect van toepassing van De Kracht van Utrecht levert een reductie op van het autoverkeer van 12,6 % (p 24). Dit terwijl elders op diverse plekken (zoals ook in het besluitenrapport Randstad Urgent) slechts een effect van 4-5% wordt gesuggereerd.
6. Deze 12,6 % is kennelijk toch berekend, maar niet herleidbaar uit het rapport van Twijnstra & Gudde.
7. Het is tendentieus om de maatregelen uit de Kracht van Utrecht te begroten op 6 miljard en daarin de kosten van de spoorlijn Utrecht – Breda voor 3,9 miljard op te nemen. De kosten van deze spoorlijn kunnen niet worden verhaald op het budget voor de Ring Utrecht! Daar zijn andere financieringsbronnen voor nodig, die ook volop in debat zijn. Bovendien is 3,9 miljard de hoogste schatting die voor deze spoorlijn is berekend. Zie het rapport van de Commissie Nijpels van 12 november j.l. waar verschillende goedkopere mogelijkheden worden behandeld.
8. Bij de gekozen voorkeursrichting wordt niet berekend dat er –volgens opgave van de gemeente Utrecht- nog voor minimaal 700 miljoen aan OV investeringen in de regio nodig zijn om Utrecht te laten voldoen aan het Actieprogramma Luchtkwaliteit en daarmee het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Investeringen die uiteraard al wel zijn inbegrepen in De Kracht van Utrecht.

Ons commentaar bij het gehele Onderzoeksrapport luidt:

Het is een goed gebruik om de conclusies van een rapport samen te vatten. De lezer krijgt daarmee de een snel overzicht van alle mogelijkheden. Het Onderzoeksrapport maakt ernstige inbreuk op dit principe door in hun samenvatting een tabel te presenteren waarin de OV varianten systematisch zijn weggelaten, alsof ze nooit bestaan hebben.

Het is onthutsend te constateren dat in deze tabel alleen de zes wegvarianten zijn opgenomen. Het Onderzoeksrapport onthoudt de lezer essentiële informatie.

Bij nauwkeurige bestudering van het rapport blijkt dat vooral de Kracht van Utrecht op vrijwel alle punten die in de tabel worden vergeleken beter scoort dan de beste wegvariant. Zie ook bijlage 1.

Conclusie:

Gezien het bovenstaande mag op z'n minst de vraag worden gesteld of alle relevante inputgegevens en uitkomsten van het BRU onderzoek wel in het Onderzoeksrapport zijn terechtgekomen.

Daarmee is de vraag gewettigd of de Gemeenteraad, de Staten en de Tweede Kamer de komende weken een onderbouwd oordeel kunnen vormen. Onze volksvertegenwoordiging is onvolledig en op plaatsen onjuist geïnformeerd.

De Kracht van Utrecht is niet volwaardig meegenomen in de planstudies.

Verzoek:

Het BRU dient op zo kort mogelijk termijn de rapportage en/of de uitkomsten van het onderzoek integraal openbaar te maken.

De Kracht van Utrecht dient met de juiste input te worden meegenomen in de Strategisch plan-MER van de vervolgplanstudies waarin ook duurzame alternatieven voor wegvarianten zijn opgenomen waaronder ook maatregelen op het gebied van de Ruimtelijke

Ordening en de verbetering van de Luchtkwaliteit en de Geluidshinder.

Vrienden van Amelisweerd, 16 november 2009

Bijlage 1:

Tabel: Effecten van varianten op I/C-waarden en I/C-waardenindex

Referentie 2020	80	1,00
Beste Autovariant (Bypass Oost)	46	0,58
OV+++	39	0,49
Kracht van Utrecht	22	0,28

Toelichting: De I/C-waarde is de verhouding tussen Intensiteit en Capaciteit van beoordeelde wegvakken. Elke variant krijgt strafpunten naar de omvang van de resterende congestie volgens de volgende waardering:

I/C-waarde 0,9 – 1,0: 1 strafpunt; I/C-waarde 1,0-1,1: 2 strafpunten; I/C-waarde 1,1-1,2: 3 strafpunten.

De uitkomsten met I/C-waarden stemmen in grote lijn overeen met berekeningen m.b.t. Voertuig-verliesuren op het HoofdWegenNet (HWN) en Onderliggend WegenNet (OWN); en m.b.t. NOMO-normen.