

Inspraakpunt
Startnotitie Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze Startnotitie Ring Utrecht
Datum: 29 januari 2009

L.S.,

Hierbij reageert de vereniging Actie Amelisweerd/Vrienden van Amelisweerd op de Startnotitie Ring Utrecht, gepubliceerd op 5 december 2008.

De startnotitie beoogt een oplossing te bieden voor de toenemende verkeersdruk rond de stad Utrecht.

De voorgestelde oplossingen zijn echter dusdanig schadelijk en ineffectief dat deze Startnotitie naar onze mening dient te worden ingetrokken. Eerst dient een analyse te worden gemaakt hoe de bereikbaarheidsproblematiek wél kan worden aangepakt en tegelijkertijd de leefkwaliteit in de regio kan worden verbeterd.

Wij keren ons specifiek tegen de aanleg van een weg door Rhijnauwen, voorgesteld in de zogeheten spreidingsvariant. Uiteraard vanwege de onherstelbare schade aan een landschap van onvervangbare waarde. Maar ook omdat aanleg van nieuwe wegen de bereikbaarheidsproblemen alleen maar erger maakt. Daarmee wordt buitengewoon veel geld wordt besteed aan oplossingen die erger zijn dan de kwaal. Geld, dat zoveel beter anders kan worden besteed, aan verbetering van het openbaar vervoer en versterking van natuur en landschap!

Ook zien wij geen reden tot verbreding van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd. In plaats daarvan moet het lawaai en de luchtvervuiling van de A27 eens worden aangepakt, in het belang van de bewoners aan de oostkant van Utrecht en bezoekers van Nieuw-Amelisweerd.

Wij delen verder alle bezwaren, die in de reactie van de Natuur- en Milieufederatie (NMU) op deze Startnotitie zijn verwoord.

1. Waarom geen weg door Rhijnauwen?

Rhijnauwen vormt een onlosmakelijk verbonden geheel met de landgoederen Nieuw- en Oud-Amelisweerd. Deze landgoederen maken integraal deel van de Ecologische Hoofdstructuur en hebben alle drie de status van Rijksmonument. Het beoogde tracé loopt kilometers lang dwars door het Nationaal Landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bevindt zich letterlijk in het zeer nabije schootveld van twee van de belangrijkste forten van de Waterlinie, het Fort Vechten en het Fort bij Rhijnauwen. Het laatste is het grootste fort van de Waterlinie en is ook in ecologisch opzicht van topkwaliteit.

'Rhijnauwen' is een begrip voor elke Utrechter. Het theehuis aan de Kromme Rijn – op korte afstand van het beoogde tracé – wordt jaarlijks door bijna 500.000 mensen bezocht. Zij genieten van een idyllisch uitzicht op het verstilde landschap van het Kromme Rijngebied.

De grote aantrekkingskracht van Rhijnauwen is deels te verklaren uit het feit, dat Nieuw-Amelisweerd – het dichtst bij de stad Utrecht gelegen – zucht onder de herrie van de A27. Komt de snelwegherrie nu ook van de andere kant?

Het tracé houdt tevens een forse beperking in van de ontwikkelingsmogelijkheden van Rijnenburg, vergroot de problemen op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit voor Nieuwegein en scheert vlak langs het pas aangelegde bos van Nieuw Wulven, bedoeld voor de recreatie van de vele nieuwe bewoners van Houten. Hoe de nieuwe verbinding moet aansluiten op de A28 zonder grote schade aan te richten in het landgoed Oostbroek is ons een raadsel.

Het is tekenend voor de gespletenheid van het Rijks- en provinciaal beleid dat de Ministerraad tegelijkertijd in december een besluit heeft genomen om 35 miljoen te besteden voor het versterken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarbij specifiek de enveloppe Rhijnauwen/Vechten wordt genoemd. Het toelichtende persbericht: “Bedoeling is dat er een duurzame groene zone aan de oostkant van de Randstad ontstaat. Dat is niet alleen goed voor natuur en landschap, maar ook voor de klimaatbestendigheid van Nederland. Bovendien past het in het streven van het kabinet om te zorgen voor meer en beter toegankelijk groen rondom de steden.”

Het is duidelijk dat de aanleg van een snelweg dwars door dit gebied flagrant in strijd is met het Rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van dit gebied.

Specifiek is dit plan strijdig met beleidslijn 1.1 en 1.2 (a/b/c) van de provinciale Beleidslijn nWRO (aantasting Ecologische Hoofdstructuur), evenals in elk geval 5.1, 5.3 (aantasting belangrijke cultuurhistorische waarden) en 7.2 (doorsnijding landschap).

2. Wat te doen met de A27?

Sinds de openstelling van de A27-midden in oktober 1986 is de belevingswaarde van het landgoed Nieuw-Amelisweerd enorm afgenomen door de enorme geluidhinder van de A27. Ook de bewoners van Lunetten en Rijnsweerd hebben veel last van de herrie. De geluidsschermen zijn destijds in 1980 berekend op een verkeersvolume van 70.000 mvt/etmaal, wat toen al lager was dan de gebruikelijke prognoses. Thans rijden er zo'n 194.500 mvt/etmaal over dit deel van de A27.

Daarnaast bestaan er grote problemen voor de aanliggende wijken op het gebied van luchtkwaliteit. Een presentatie van provinciale afdeling Milieu aan de Statencommissie MME in oktober 2008 leerde dat de bewoners langs de A12 en A27 in Utrecht het grootste groepsgezondheidsrisico hebben in de provincie. In het licht van deze problematiek is de verbreding van de bak –nog afgezien van de technische en financiële problematiek- niet aan de orde.

Het wordt hoog tijd, dat er meer gedaan wordt voor rust en gezondheid van de bewoners van Lunetten, Rijnsweerd en andere wijken aan de oostkant van de stad Utrecht. En dat betekent: een bescherming tegen geluid en luchtvervuiling die een reëel antwoord is op de huidige intensiteit van het wegverkeer.

Dit wordt om de kans te benutten om Nieuw-Amelisweerd weer met de stad te verbinden, in plaats van te scheiden door een muur van lawaai. De bak van de A27 verdient een dak. Verbindt het afgesneden deel aan de westkant weer met het landgoed via een robuuste groene verbindingzone over de A27. En trek de afscherming van de A27 door naar de Uithof. Dat biedt een winst op het gebied van natuur, recreatie en gebruik die pas echt wat doet aan de hierboven genoemde opdracht voor “meer en beter toegankelijk groen rondom de steden”.

3. Lost meer asfalt wel iets op?

De nieuwe snelweg van De Meern naar Oostbroek, als voorgesteld onder de noemer ‘spreidingsvariant’ is een weg die ook in verkeerskundig opzicht volstrekt niet voldoet. Al jaren horen wij dat een deel van de fileproblematiek van de A27 ten oosten van de stad ligt in het feit dat de

knooppunten Lunetten en Rijnsweerd zo dicht bij elkaar liggen. Het kaartje op p.45 van de Startnotitie laat zien dat aan de westkant het nieuwe knooppunt onder De Meern nog dichter ligt bij het verkeersplein Oudenrijn en aan de oostkant het nieuwe knooppunt bij Oostbroek nog veel dichter ligt bij het knooppunt Rijnsweerd! Dat is een garantie voor nog veel meer en veel hardnekkiger files. Daarnaast hebben wij zeer grote twijfels of deze weg wel binnen het budget van 1,2 miljard uitvoerbaar is, gezien -om te beginnen- de kosten van de passages met de A2, de A27, de A12, twee kanalen, twee spoorlijnen, de Kromme Rijn; allemaal dure kunstwerken! Daarnaast nodig: zware geluidwerende voorzieningen bij Nieuwegein en Bunnik, en tal van wandel-, fiets- en ecopassages. Als dat al zou kunnen binnen het budget van 1,2 miljard, dan is er helemaal geen geld meer over voor de rest van de Ring, laat staan voor een kwaliteitsslag op het gebied van openbaar vervoer en fietsverbindingen. Qua 'value for money' is dit een buitengewoon zwakke variant.

Maar ook in meer algemene zin bieden geen van de voorgestelde opties soelaas. De Startnotitie zoekt naar oplossingen die er voor moeten zorgen dat het verkeer in de spits gegarandeerd niet langer dan anderhalf à tweemaal over een traject doet dan tijdens de rustige uren in de nacht. Dit lijkt ons juist een onmogelijke opgave in de specifieke Utrechtse situatie, waar intensief stedelijk, regionaal en nationaal verkeer gebruikt maakt van de weginfrastructuur, wanneer alles op de kaart van meer asfalt wordt gezet. De problemen zullen alleen maar groter worden bij de knooppunten, zeker wanneer daar door nieuwe infrastructuur nog een aantal bij worden gevoegd. Verbredingalternatieven leiden slechts tot een beperkte tijdswinst tot de eerstvolgende file.

4. Wat wel: naar een ander verkeer- en vervoerbeleid

In de Startnotitie worden verkeersproblemen zowel in de samenvatting op p.7 als in de inleiding op p.9 uitsluitend gedefinieerd als problemen op het gebied van de capaciteit van het hoofdwegennet. Als reden voor en aanleiding tot de studie worden dus enkel problemen voor het autoverkeer genoemd! Wij zien problemen op het gebied van bereikbaarheid breder dan als een capaciteitsprobleem op het wegennet. En het vrijwel uitsluitend denken in termen van wegen en asfalt is juist een deel van het probleem. Wij vinden verder dat de wegenproblematiek ook in het kader van thema's als gezondheid en milieu moeten worden gezien!

Verder wordt van het Voorkeursalternatief gevraagd, dat het voldoet aan de volgende eisen:

- realistisch
- in voldoende mate oplossend
- voldoende goed ingepast (en passend binnen wet- en regelgeving)
- uitvoerbaar
- maakbaar

Wij zijn benieuwd naar een operationalisering van deze doelen. Maar naar onze mening voldoen geen van de voorgestelde varianten aan al deze criteria. Aan het criterium van inpasbaarheid voldoet geen van de uitbreidingsopties. Voldoende oplossend vermogen valt alleen te verwachten van een veel ambitieuzere inzet op openbaar vervoer.

Wij pleiten voor een oplossing, die uitgaat van het behoud en versterking van de kwaliteiten van de regio Utrecht. Geen aantasting van landschappen met een onvervangbare kwaliteit. Wel een forse impuls op het gebied van bereikbaarheid van de regio door een ambitieus sprong op het gebied van het openbaar vervoer op alle schaalniveaus zodat het een aantrekkelijk en vooral ook betrouwbaar alternatief wordt voor de automobilist.

In de eerste plaats pleiten wij, evenals het Utrechtse College en Provinciale Staten, voor de aanleg van spoorlijn Almere-Utrecht-Breda (AUB). Het is de dubbele missing link in het spoornet, die de A27 juist in de spits kan ontlasten.

Daarnaast dient er op integraal viersporigheid te komen tussen de belangrijkste stedelijke centra, en moet Randstadspoor optimaal worden benut. De voortdurende groei van regio vraagt om een voortvarende inzet voor een netwerk van werkelijk hoogwaardige OV-verbindingen (zo mogelijk tram), op regionale schaal waarbij onder meer gedacht kan worden aan een doorgetrokken verbinding naar Zeist en een tangent Maarssen-Leidsche Rijn-(Rijnenburg)-Nieuwegein-(Houten). Wij pleiten verder voor de versterking van het net van directe fietsverbindingen en een optimale versterking van het systeem fiets/trein.

Een van de belangrijkste redenen voor de Startnotitie is dat files schade toebrengen aan het bedrijfsleven. Maar het bedrijfsleven kan daar zelf veel aan doen! Er zijn bedrijven die dat doorhebben, die initiatief nemen. Die zien dat mobiliteitsmanagement en telewerken deel zijn van de oplossing, of een persoonsgebonden mobiliteitsbudget. Ook de provincie en de Kamer van Koophandel zijn al actief op dit vlak. Niets is meer ontmoedigend voor deze belangrijke initiatieven dan een overheid die toch weer gaat voor extra plakken asfalt.

Utrecht staat voor een keuze: 'Meer van het zelfde' of: 'Kiezen voor kwaliteit'.

De 20.000 handtekeningen onder de petitie 'Tot hier en niet Verder' zijn een signaal. Maar ook recente brainstorms onder beleidsmakers in het kader van 'Utrecht 2040'. De regio Utrecht ontleent een groot van haar aantrekkingskracht –ook in economische zin- aan de kwaliteit en verscheidenheid van landschappen. Aantasting daarvan betekent het slachten van de kip met de gouden eieren. Tegelijk vraagt de voortdurende compacte groei en verstedelijking van de regio om een ambitieus OV-programma die een ware kwaliteitssprong inhoudt. Dit is het moment van de keuze. Schuiven we die keuze voor ons uit door voort te gaan op de weg van asfalt en lawaai, dan gaat dat steeds sterker knagen aan de leefkwaliteit van de regio en het nog altijd lokkende imago van historisch gegroeide stedelijkheid in een historisch rijk landschap.

Deze Startnotitie is eigenlijk geen *start*notitie, het is doorbreien op oude patronen. Hij moet van tafel. Het is tijd voor een frisse, nieuwe, echte start! Wij zijn bereid daar volop over mee te denken.

Namens de Vereniging Actie Amelisweerd/Vrienden van Amelisweerd,

Jan Korff de Gidts
Voorzitter

Jos Kloppenborg
secretaris