

“ vertrouw de burger ”

(Winsemius juni 2012)

Beantwoording vragen van commissie Schoof

Onderzoek naar de verbreding van de A27 bij Amelisweerd

25 januari 2013

De Utrechtse gespreksdelegatie

Werkgroep A27 Voordorp

Werkgroep A27 Rijnsweerd

Laat Lunetten niet Stikken

Kracht van Utrecht initiatief

Vrienden van Amelisweerd

Milieucentrum Utrecht

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Vragen van commissie over Informatieproces	6
1. <i>Zijn er wat u betreft tekortkomingen in het besluitvormings- en participatieproces? Zo ja, kunt u aangeven welke dat zijn?.....</i>	6
2. <i>Bent u als belanghebbende partij tijdig en adequaat (= met juiste onderbouwing) geïnformeerd over de gemaakte keuzes in het besluitvormingsproces?</i>	8
3. <i>Heeft u gedurende het participatie- en besluitvormingsproces (tijdig) een inbreng kunnen leveren?</i>	13
4. <i>Hoe is er door het bevoegd gezag omgegaan met uw inbreng?.....</i>	14
5. <i>Is uw opvatting gedurende het proces veranderd? Zo ja, waarom/waardoor?</i>	18
6. <i>Is het (doorlopen) besluitvormingsproces voor u helder, meer specifiek de werkwijze conform advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur ('Commissie Elverding')?.....</i>	20
Vragen van commissie Schoof over Onderzoeken	21
7. <i>Wat zijn uw belangrijkste overwegingen (voor- en tegens) ten aanzien van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd?</i>	21
8. <i>Zijn de resultaten van de onderzoeken (alternatieven en voorkeursrichting) met u gedeeld? ..</i>	23
9. <i>Zijn deze onderzoeken naar uw mening adequaat uitgevoerd (kwaliteit / volledigheid)?</i>	24
Bijlagen.....	29
Colofon	30

Voorwoord

In dit rapport vindt u de gezamenlijke antwoorden van Utrechtse bewonersgroepen en de expertgroep Kracht van Utrecht Initiatief op de vragen die de commissie Schoof hun heeft voorgelegd. De vragen die apart aan het Kracht van Utrecht initiatief zijn gesteld, worden beantwoord in een separaat document, los hiervan.

Vooraf willen we opmerken dat de formulering van de onderzoeksopdracht aan de commissie Schoof gezien het in de tweede kamer besproken doel belangrijke tekortkomingen heeft, en ook slechts ten dele aansluit bij de toezeggingen die de minister van I&M aan de Tweede Kamer heeft gedaan. De onderzoeksopdracht is gericht op het beantwoorden van de vraag of de besluitvorming richting verbreding van de A27 (men komt nu uit op modellen met 2x7 banen in de bak van Amelisweerd) juist is genomen. Wij zijn van mening dat de Tweede Kamer zich ook zou moeten buigen over de vraag of (alle kennis en processtappen van de afgelopen jaren overziend) het een wijs en juist besluit is. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Tijdens het besluitvormingsproces van de afgelopen jaren zijn er zoveel eerder niet voorziene maatschappelijke ontwikkelingen geweest dat verbreding van de Ring Utrecht zeker ter discussie moet komen te staan (recessie, het nieuwe werken, peak car¹, milieugrenzen).

Bevindingen en aanbevelingen nav de vragen en het gesprek.

In het gesprek met de commissie Schoof (vrijdag 18 januari) en uit de in dit document bijgevoegde antwoorden op de vragen van de commissie schoof blijkt dat naar ons inzicht het onderzoek naar de optimalisatie van de A27 niet juist is uitgevoerd. Het belangrijkste besluit was de A27 te verbreden tot 2x7 rijbanen. De procedure Elverding was destijds (pre-2008) nog niet van kracht. Het besluit is genomen zonder redelijke publieksconsultatie of – participatie. Andere oplossingen zijn niet of niet serieus genoeg onderzocht, of afgefallen op oneigenlijke gronden. De noodzaak tot veranderingen in de Ring Utrecht werd onvoldoende onderbouwd. Pas na de startnotitie in dec 2008 is de publieksparticipatie² goed op gang

¹ Een theorie over een plafond aan het autoverkeer. Dat plafond is in een aantal landen al enige tijd bereikt. Zie <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/nieuws-2/280-autogebruik-in-steden-over-hoogtepunt-heen>. Dit is een verkorte, geredigeerde en vertaalde weergave van het artikel "[The road less travelled](#)" uit "The Economist", 22 september 2012 met aanvullingen uit het langere artikel "[The future of driving; Seeing the back of the car](#)", uit "The Economist", 22 september 2012.

² Dwz bewoners nemen initiatieven. Officiële participatie is er pas in 2011

gekomen, en toen is een belangrijke kans gemist om in het proces een paar stappen terug te doen om een daadwerkelijk breed draagvlak te creëren. Dat was er niet in 2009 en later getuige de vele acties die sinds het bekend worden van de Startnotitie op 5 december 2008 in de stad zijn georganiseerd, zie de bijlage Actie-overzicht. 2008 – 2009.

De aanname dat er een verkeersinfarct op de snelwegen aan de oostzijde van de stad Utrecht zou ontstaan was gebaseerd op onvolwassen verkeersmodellen, die bijvoorbeeld niet in rekening brachten dat de groei van het autoverkeer zou verminderen door de beperkte capaciteit van het onderliggende wegennet. Die modellen gingen bovendien uit van scenario's met hoge economische groei; de gerealiseerde groei loopt daarbij nu al 7 jaar achter. Bovendien vertaalden die modellen een gegeven economische groei naar een veel te grote groei van automobilititeit, doordat ze uitgingen van te lage brandstofprijzen, te kleine intermodaliteit naar OV en fiets, en door het niet in rekening brengen van het vollopen van het onderliggende wegennet.

Als gevolg van het bovenstaande werd een aantal oplossingen die niet tot verbreding van de bak leidden geëlimineerd op basis van onhoudbare argumenten. De SVIR³ zegt dat de reistijd rond de steden in de spits maximaal het dubbele mag zijn van die buiten de spits. Oplossingen voor het veronderstelde congestieprobleem zijn afgewezen op het aantal wegvakken waarop die "norm" niet gehaald werd⁴, hoewel het beleid niet is gericht op beoordeling van het aantal wegvakken, maar op reistijden. Omgevingsfactoren hebben geen rol gespeeld in de afweging van de diverse oplossingen. Er is bijvoorbeeld geen aandacht besteed aan de beschermde status van de Ecologische Hoofdstructuur voor Amelisweerd, die een verbreding van de bak van Amelisweerd alleen toestaat in geval van een groot maatschappelijk belang. Men ging blijkbaar ervan uit dat het oplossen van een (vermeend)⁵ probleem een groot maatschappelijk belang dient. De gezondheidsrisico's van omwonenden zijn niet in kaart gebracht. De risico's verbonden aan het verbreden van de weg boven het folie zijn nog niet gekwantificeerd.

³ <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf>

⁴ Het gaat bijvoorbeeld om het alternatief van de Kracht van Utrecht. De minister presenteert dat alternatief nu als een scenario van lage groei, maar dat is het nadrukkelijk niet. Het is een voorstel van experts om de (auto)mobiliteit die behoort bij een *hoge* groei te faciliteren, niet door meer asfalt maar door de ladder van Verdaas nauwgezet te volgen, geheel conform het destijds vigerende beleid

⁵ Zie voor argumentatie vraag 2.

Na het vaststellen van de startnotitie waarmee besloten werd het (vermeende) probleem op te lossen door herinrichting en verbreding van de A27 begon Rijkswaterstaat de "omgeving te managen". Op verzoek van ons werden diverse documenten openbaar gemaakt. Een aantal documenten is echter nog niet in ons bezit⁶. In meedenksessies werd aan omwonenden gevraagd met aanvullende ideeën en oplossingen te komen, maar alleen als deze binnen de opdracht van de startnotitie vielen werden deze meegenomen. Op voorlichtingsavonden krijgen wij veel informatie over regelgeving en processtappen, maar soms ook tegenstrijdige informatie⁷.

Kortom, de mogelijkheden tot meedenken en meedoen kwamen voor het vinden van structureel andere oplossingen voor het (vermeende) probleem te laat. Niet alleen heeft dat geleid tot een onjuiste en niet afdoende besluitvorming, maar ook tot volgens ons onjuiste voornemens tot besluiten op basis van inadequaat onderzoek. Zowel besluitvorming als besluit kunnen beter.

We wensen de commissie Schoof alle wijsheid toe om tot een gedegen onderbouwde aanbeveling aan de minister en de Tweede Kamer kan komen. We hopen dat onze argumentatie hierboven en onze antwoorden op de vragen van de commissie daaraan bijdragen. Uiteraard zijn we bereid tot nadere toelichting.

⁶ De minister van I&M meldt in de Tweede Kamer het bestaan van quick-scan MKBA's, doorrekening van meer dan één groeiscenario, en risicoinventarisatie. Wij kennen die documenten niet.

⁷ Een voorbeeld is de voorlichting omtrent de scenario's die gebruikt zijn in verkeersmodellen.

Vragen van commissie over Informatieproces

1. Zijn er wat u betreft tekortkomingen in het besluitvormings- en participatieproces? Zo ja, kunt u aangeven welke dat zijn?

Ja, participatie wordt beperkt geïnterpreteerd: wel "omgevingsmanagement", geen gezamenlijk ontwerp. Geen participatie in besluiten. Informatie (over het besluit proces) is wel omvangrijk maar altijd achteraf, d.w.z. nadat het besluit al genomen is.

Ja, het proces van trechtering wordt te rigide toegepast. Dit frustreert de weg naar een betere oplossing en het frustreert de participatie. Zo wordt geen gebruik gemaakt van de veranderingen om ons heen, zoals nieuwe kennis of de veranderende economische situatie. Er wordt geen stap terug gemaakt of pas op de plaats als dat voor de participatie eigenlijk nodig is (pas in 2010 kwam de participatie goed op gang, terwijl toen de voor de participatie belangrijke stappen al voorbij waren). Dit laatste voldoet ook niet aan Elverding.

Ja, de besluitvorming gaat mank door gebrek aan kwaliteit in de onderzoeken, zie daarvoor de vragen onder "onderzoeken". Hierdoor worden belanghebbenden en de Tweede Kamer onvolledig geïnformeerd.

Voor de besluitvorming is objectieve informatievoorziening aan de Tweede Kamer cruciaal. Er zijn echter flinke hiaten hierin. Bepaalde informatie is aan de Tweede Kamer onthouden of niet nadrukkelijk genoeg gemeld. Bijv. de financiële risico's rondom het folie; het feit dat er juist reistijd *verlies* kan optreden als de bak wordt verbreed i.p.v. reistijdwinst; een zorgvuldige (!) MKBA van verschillende alternatieven.

De informatie over de gebruikte scenario's door RWS en het ministerie is verwarrend en tegenstrijdig te noemen (zie vraag 2).

De informatie over het Kracht van Utrecht initiatief is op verschillende punten onjuist. Zie hiervoor het separaat toegezonden rapport van de Kracht van Utrecht. Een recent voorbeeld van een onjuiste bewering is dat de minister de Kracht van Utrecht een voorbeeld noemde voor een laag groeiscenario. Dit is om meerdere redenen onjuist. Alle berekeningen in de planstudie zijn met *hoge* economische groeiscenario's uitgevoerd, ook de vergelijking van de Kracht van Utrecht met de OV+++ , Referentie 2020 varianten in het "Goudappel-rapport" 2009, ook de berekeningen en vergelijking einde 2010 met de Referentie 2020 in het

“Movares-rapport” 2011. Pas in de loop van 2011 is het ministerie met meer scenario’s gaan rekenen. De Kracht van Utrecht is feitelijk geen scenario, geen groeiscenario en ook geen economisch scenario. De Kracht van Utrecht is ontwikkeld door experts en gaat uit van een transitie naar schonere en gezondere mobiliteit en van veerkracht, vanuit een visie op duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Het Kracht van Utrecht-initiatief ontwikkelt voorstellen voor de omslag naar duurzame mobiliteit, schonere lucht en een leefbare stad.

Mede als gevolg van voorgaande punten is de informatie over de noodzaak tot verbreding aan de Tweede Kamer ook onjuist. De inhoudelijke onderbouwing hiervan is te vinden onder vraag 2, 4, 8 en 9.

De minister (of haar vertegenwoordigers) heeft naar onze indruk in de eerste fasen van het proces regelmatig met lagere overheden gesproken. Het lijkt er vaak op dat zij, respectievelijk haar voorganger, denkt dat zij daarmee de stem van lokale burgers heeft gehoord. We benadrukken echter dat de meeste omwonenden zich in de periode 2009-2010, toen belangrijke besluiten zijn genomen, niet vertegenwoordigd voelden door de toen zittende wethouder en/of gedeputeerde.

2. Bent u als belanghebbende partij tijdig en adequaat (= met juiste onderbouwing) geïnformeerd over de gemaakte keuzes in het besluitvormingsproces?

Tijdig

Voor wat betreft tijdigheid: Neen, zie hierboven. Wij willen graag meedenken, mee ontwerpen, en daarmee onderdeel zijn van het besluitvormingsproces. Dan is informatie nodig voordat besluiten genomen worden.

Adequaat (= met juiste onderbouwing)

Voor wat betreft onderbouwing: de gemaakte keuzes zijn wel met onderbouwing aangeleverd, maar over de kwaliteit van de onderbouwing zijn wij niet tevreden. Als we dus moeten beoordelen of de onderbouwing "juist" was, dan is het antwoord: nee.

1. Wij zijn niet adequaat geïnformeerd over de noodzaak tot verbreding.

Wij vinden de onderbouwing daarvan niet valide. Het belangrijkste argument voor verbreding is dat er files ontstaan op de A27 door het weven (voorsorteren) tussen Lunetten en Rijnsweerd.

Merkwaardig is dat in de File Top 50 van de Verkeersinformatiedienst⁸ vanaf 2001 geen enkele vermelding is te vinden van files op de A27 tussen knooppunt Lunetten en het knooppunt ten Noorden van Voordorp. Ook niet in de File top 20 van de provincie Utrecht (2009-2011)⁹. Wel staan er in diezelfde periode regelmatig vermeldingen van files bij Bilthoven, De Uithof, Den Dolder, Driebergen, Bunnik. Bij deze afslagen naar het onderliggend wegennet staan files die lang genoeg zijn om terug te slaan op de A27 binnen de Ring Utrecht en de knooppunten. Bijvoorbeeld: een file waarvan de kop bij De Uithof staat, slaat terug op de bak van Amelisweerd.

Volgens ons lossen de problemen bij de afslagen niet op door snelwegverbreding, tenzij je de snelweg doortrekt tot in het betreffende stadsdeel/ dorp, wat niet wenselijk is en waar geen ruimte voor is. Bovendien, waar laat je al die auto's? De stad zit nu al vol. Kortom: de diagnose en de oplossing zijn onvoldoende onderbouwd.

⁸ <http://www.verkeersinformatiedienst.nl/top50.html>

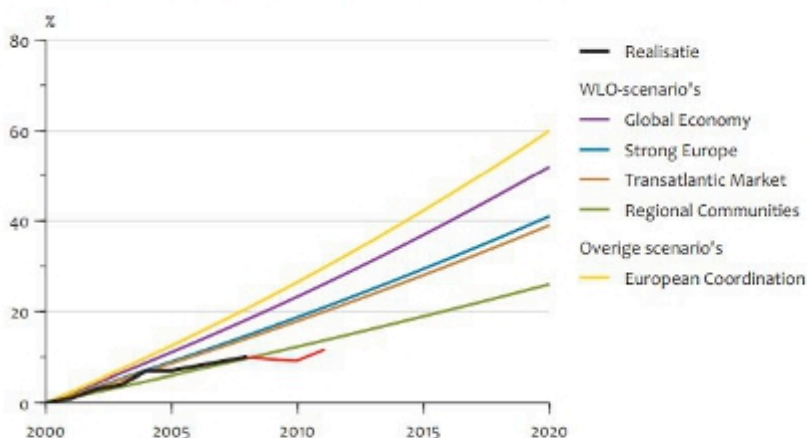
⁹ http://www.cijferboekje.nl/cijfers/060_utrecht-File-top-20.html

2. De onderbouwing van 2x7 wat betreft gebruikte scenario's is zeer tegenstrijdig en verwarrend en zet belanghebbenden op het verkeerde been:

a) RWS heeft in maart 2012 een doorrekening gepresenteerd met een, volgens hen, laag (EC) en een hoog (GE) scenario, dat later echter een hoog en een zeer hoog scenario bleek te zijn. In dit document worden kaartjes gepresenteerd van de A27 met hoge congestie bij het zogenaamde lage scenario, dat in werkelijkheid echter hoog was. Daarmee worden alle belanghebbenden op het verkeerde been gezet. In werkelijkheid is er in dit document dus geen doorrekening geweest met een laag scenario, dat RC had moeten zijn. Om de verwarring compleet te maken: EC is een hoger scenario dan GE. Zie onderstaande figuur:

Verandering gebruik hoofdwegennet ten opzichte van 2000

Figuur 8



De rode lijn toont aan dat het hoofdwegennet in 2009, 2010 en 2011 minder werd gebruikt dan zelfs het scenario met de laagste groei (RC) voorspelde.

Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

b) Volgens RWS (voorlichtingsavond verkeersmodellen) was er in de (andere) onderzoeken met een laag en een hoog scenario gewerkt, namelijk RC en GE. In het verslag staat: "Het Rijk is verplicht om met beide scenario's te rekenen in de verkenningsfase." Dus je zou zeggen dat ze wel met RC gerekend (moeten) hebben. Maar het zou heel goed kunnen dat die verplichting om met 2 scenario's te rekenen later is ingevoerd, pas nadat 2x7 op basis van alleen GE (hoog dus) als onvermijdelijk uit de bus was gekomen. Dan is er dus niet met RC gerekend hoewel ons dat die avond wel verteld is. Dat zou meer stroken met versie 1 en 3.

c) Volgens de minister (dec. Tweede Kamer) was er met een hoog scenario (GE) gewerkt.

Bij het hoge scenario lopen we inmiddels 7 jaar achter. En bij het lage scenario 2 jaar. Een hoog scenario waarbij we inmiddels 7 jaar achterlopen, is geen goede onderbouwing tijdens een economische crisis.

d) Het Delphiteam zegt dat er met weer een ander scenario is gewerkt: *"Er wordt beoordeeld met verkeersgegevens die zijn gebaseerd op het European Coordination (EC) scenario. In de vorige fase is door RWS de toekomstvastheid van de oplossingen beoordeeld en gebleken, ook bij een hoger scenario Global Competition (GC) (pg.13)."*

Om niet opnieuw de draad kwijt te raken: er bestaan minstens 6 scenario's, van laag naar hoog als volgt. RC (Regional Communities), TM (Transatlantic Market), SE (Strong Europe), GE (Global Economy), EC (European Coordination) en GC (Global Competition).

Zie de volgende documenten op ikgaverder.nl: Statisch Verkeersmodel, p.8; Informatieavond Verkeer 20 sept 2012; Rapportage Trechterstap 2 fase 2A Delphi-team, pg 13.

Zie ook het artikel op <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/294-moet-de-bak-van-de-a27-bij-amelisweerd-verbreed-worden>

- 3.** Niet alleen is niet gerekend met een laag scenario, bovendien wordt in de scenario's gerekend met **te lage brandstofprijzen** in 2020, nl prijzen die 35% zijn van de huidige olieprijs. Zie voor onderbouwing: vraag 9 punt 10
- 4.** Wat betreft de **onderbouwing van het folierisico**: wij hebben documenten gezien waarin risico's in kaart zijn gebracht. Of deze volledig dan wel adequaat zijn, is ons onduidelijk. Wij hebben in ieder geval een document gemist dat het folierisico adequaat berekent. Voor zo'n berekening is nodig: het product van de kans op een ramp en de kosten/effecten van de ramp. Wij menen dat het folierisico onvoldoende is meegenomen (*zie verder onder onderzoeksvragen*).
- 5.** De minister zegt dat er **quickscan MKBA's** zijn uitgevoerd op diverse varianten; de commissie heeft tijdens het gesprek van 18 januari bevestigd die te hebben gezien. Wij

echter hebben daarin nooit inzage gehad. Dit is volgens ons een aperte tekortkoming in het informatieproces. Doordat deze informatie tot nu toe niet openbaar is, is er dus ook geen controle op de juistheid of volledigheid ervan. Gaat het echt om een MKBA, of alleen om de globale financiële inschattingen die zijn gemaakt, en waarmee bijv. het Kracht van Utrecht initiatief is afgewezen (onterecht, zie vraag 4). Als de kwaliteit van de financiële inschatting bij KvU onvoldoende was, hoe zit het dan met de kwaliteit van de andere financiële inschattingen?

6. Door verbreding van de bak wordt de **Ecologische Hoofdstructuur** aangetast. Deze constatering en de analyse hiervan ontbreekt.

Er is destijds (1980) bewust gekozen voor die bakconstructie en de daartoe benodigde kapbreedte om het bos zoveel mogelijk te sparen. De plannen in de jaren '70 gingen uit van een folieconstructie, zoals die ook tussen Lunetten en het bos ligt. In de **uitspraak van de Raad van State** over het Kroonberoep tegen het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (24 december 1980) wordt deze bredere oplossing van de hand gewezen omdat zij teveel schade zou toebrengen aan Amelisweerd, dat door de Raad van State als een natuurgebied van internationale waarde werd geschetst. Dat een bakconstructie enige tientallen miljoenen duurder zou zijn, diende het Rijk volgens het Kroonbesluit voor lief te nemen.

Nergens vinden wij in het besluitvormingsproces een verwijzing naar de overwegingen die tot deze uitspraak hebben geleid.

Opmerkelijk is verder dat de huidige ecologische waarde beslist onvoldoende als toetsingscriterium is meegenomen en daarom de ecologische effecten nog altijd op geen enkele manier (buiten een zeer ruwe schatting van het aantal te vellen bomen) zijn onderzocht. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen en dus ook het direct aangrenzende bosgedeelte is kerngebied van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Daar geldt **in ruimtelijke/juridische zin het "nee, tenzij" principe: de EHS mag niet worden aangetast tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven voor deze ingreep voorhanden zijn** (zie o.m. de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009 artikel 5.2). De toets of hier sprake is van een onvermijdbare ingreep van groot openbaar belang wijst nu juist naar de essentie van de discussie over de verbreding van de bak en de noodzaak tot onderzoek van

alternatieven. Ook om deze reden dient er serieuzer naar alternatieven zonder verbreding te worden gekeken.

7. Er is nog heel veel **andere onderbouwing** die wij onvoldoende vinden, zoals het uitsluitend werken met de Nomonorm, ipv met voertuigverliesuren; gebruikte verkeersmodellen etc. Zie daarvoor vraag 9

3. Heeft u gedurende het participatie- en besluitvormingsproces (tijdig) een inbreng kunnen leveren?

In de periode voorafgaand aan 2009, toen alle belangrijke zaken zijn beslist: nee. Voor 2010 was de participatie van veel belanghebbenden nog niet op gang gekomen. De op dat moment wel actieve groepen hebben vooral op eigen initiatief zaken voor het voetlicht gebracht (b.v. het Kracht van Utrecht initiatief in april 2009).

In de periode na 2010: gedeeltelijk. Bewoners hebben een inbreng kunnen leveren in meedenksessies. Maar deze zijn beperkt van inhoud: ideeën van belanghebbenden over de directe omgeving van de weg worden geïnventariseerd (dus inpassing en leefomgeving). Vervolgens volgt daar een reactie op (twee-kolommen-stuk), waarbij de meeste ideeën worden afgekeurd. Er is weinig echte discussie in de zin van tweerichtingsverkeer geweest. Zoals eerder aangegeven, van echte invloed op de besluitvorming is volgens ons geen sprake geweest.

Tijdens de meedenksessies is door ons gevraagd om voorlichtingsavonden over belangrijke onderwerpen: luchtverontreiniging en wet; SWUNG en geluidsmaatregelen; verkeersmodellen.

Er zijn gesprekken gevoerd met RWS en ministerie, waarin er door ons op aan is gedrongen dat er geen fly-overs zouden komen, dat voor Voordorp de asymmetrische wegvariant zou worden gekozen en dat het park in Lunetten niet zou worden aangetast. Ook is er altijd op aangedrongen dat er geen verbreding buiten de bak zou komen om Amelissewaard en het Krommerijng gebied te sparen. Eveneens is gevraagd om bovenwettelijke maatregelen.

Recent, tijdens het onderzoek van de commissie, spreekt de minister van Quikscan Maatschappelijke Kosten en Baten Analyses (MKBA's) die zijn uitgevoerd. Die hebben wij nooit gezien, wij moeten er nu nog naar vragen. Door Rijkswaterstaat is ons altijd verteld dat er pas bij de MER een MKBA zou komen. Wij hebben hier dus ook niet tijdig een inbreng met betrekking tot maatschappelijke kosten en baten kunnen leveren.

4. Hoe is er door het bevoegd gezag omgegaan met uw inbreng?

Over bevoegd gezag: in veel gevallen is Rijkswaterstaat de uitvoerende arm van het bevoegd gezag en het aanspreekpunt. Niet altijd is duidelijk wanneer er tussenkomst is van het ministerie.

Periode na 2010.

1. De verzoeken om geen fly-overs te maken zijn door RWS voor Lunetten wel gehonoreerd, voor Rijnsweerd en Voordorp niet. Daardoor zal de geluidsoverlast in Voordorp en Rijnsweerd toenemen.
2. Het verzoek om park Lunetten te sparen is door RWS gehonoreerd.
3. Het verzoek om de asymmetrische verbreding bij Voordorp te kiezen is niet gehonoreerd. De huizen in Voordorp staan dicht op de A27 en de overlast is groot. De symmetrische verbreding betekent dat de A27 nog dichterbij komt te liggen. Tevens kan daarmee de weg rechtgetrokken worden en zo klaargemaakt voor snelheden van 120 of 130 km/uur waardoor nog grotere overlast ontstaat op gebied van geluid, lucht en gezondheidsklachten.
4. Het verzoek om binnen de bak te blijven en Amelisweerd te sparen is niet gehonoreerd en er is steeds geweigerd om er onderzoek naar te doen.
5. Er is door de provincie 15 miljoen toegezegd voor bovenwettelijke maatregelen. Dit is een mooi begin, maar beslist onvoldoende voor maatregelen aan lucht en geluid, zeker gezien de toenemende overlast.
6. Rijkswaterstaat heeft op ons verzoek in 2011 en 2012 voorlichtingsavonden georganiseerd over lucht, geluid en verkeersmodellen.
7. Op de inbreng uit meedenksessies is door RWS gereageerd met de productie van een twee-kolommen stuk. Het middel van het twee-kolommenstuk is voor participatie eerder ontmoedigend dan stimulerend (zie vraag 3).

Zie: Opbrengstnotitie meedenksessies dec 2011

Periode voorafgaand aan 2010.

In deze periode is Het Kracht van Utrecht initiatief afgewezen. De argumenten daarvoor waren niet valide:

- 1.** In sommige gevallen is de inbreng vervormd: zo zijn bijvoorbeeld de kosten van de Almere-Utrecht-Breda spoorlijn ten onrechte aan het Kracht van Utrecht alternatief toegerekend. Mede hierdoor is het KvU alternatief verkeerd beoordeeld en afgekeurd.
- 2.** Een andere reden waarom wij vinden dat het onderzoek naar KvU kwalitatief niet goed is gedaan, is het verschil tussen Nomonorm en voertuigverliesuren, dat niet is meegenomen. Daardoor is nergens te lezen dat een verbreding van de bak tot 2x7 juist tot reistijd*verlies* leidt en niet tot reistijd*winst*, te weten over de grotere afstand tussen Amersfoort en Rijnsweerd of tussen Amersfoort en Lunetten. Bij KvU treedt dit reistijdverlies niet op. Zie voor onderbouwing vraag 9.
- 3.** Hieronder nog een aantal redenen voor het kwalitatief onvoldoende onderzoek naar KvU, dat hierdoor onterecht is afgewezen.

De verbreding van de A27 werd door Rijkwaterstaat gepresenteerd als de enige 'oplossingsrichting' voor het veronderstelde probleem van autoverkeerscongestie aan de oostzijde van Utrecht (zie vraag 2 punt 1). Maar alle oplossingsvarianten, óók dus die van RWS, geven wegvakken met overschrijdingen van de Nomo streefwaarde¹⁰. De verbreding is dus helemaal niet een oplossing. Het is merkwaardig dat KvU afvalt terwijl de varianten van RWS wel blijven bestaan hoewel zij evengoed geen volledige oplossing bieden.

¹⁰ Figuur 44 in

http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/Onderzoeksrapport%20Ring%20Utrecht.pdf. In deze figuur is het KvU alternatief niet terug te vinden omdat het dan al is afgefallen. Het is dan al afgefallen omdat het óók niet op alle trajecten de Nomo streefwaarde haalt. Let op het 'óók'.

4. Het argument dat KvU meer probleemtrajecten overlaat dan RWS is niet valide, alleen al omdat de Nota Mobiliteit¹¹ slechts spreekt over *streefwaarden*. Er is in die nota nergens sprake van een afweging van oplossingsrichtingen op basis van *aantallen* wegvakken waar de streefwaarde niet wordt gehaald. RWS heeft dat criterium geïntroduceerd zonder enige grondslag ervoor in toen vigerend beleid. Als ja/nee criterium is het al of niet voldoen aan een streefwaarde toch al niet verdedigbaar. De Nota Mobiliteit zegt immers letterlijk "Dit zijn echter geen garantienormen". Bovendien staat de Nota nog reistijdoverschrijdingen met 10 minuten toe¹².
5. De Nota Mobiliteit spreekt dus nergens over aantallen wegvakken waar niet wordt voldaan aan de streefnorm. De nota meet het succes van beleid af aan het aantal voertuigverliesuren, deze worden gebruikt als maat voor de economische schade door files. Het KvU alternatief scoort op dit punt veel beter dan de alternatieven. De conclusie is dus dat het KvU alternatief meer economische winst oplevert dan de alternatieven van Rijkswaterstaat.
6. De trechteringsprocedure maakte de afwijzing compleet: wat eenmaal is afgekeurd, kon niet weer terugkeren in de volgende fase van het proces. Dit ondanks een motie van de Tweede Kamer van 3 juli 2009 om KvU volwaardig mee te nemen in het proces t/m de 2^e fase MER.

Voor en na 2010

Het bevoegd gezag heeft de neiging de Kracht van Utrecht groep weg te zetten als een actiegroep of een belangengroepering. Ook de voorgaande vraag van de commissie "*Bent u als belanghebbende partij ...*" wijst in die richting. Het betreft echter een groep van experts,

¹¹ <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/30/nota-mobiliteit/notamobiliteitpdf-compleet.pdf>

¹² "Het kabinet heeft de ambitie om de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren, dat men in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is." en: "Dat wil zeggen op langere afstanden (boven de 50 kilometer) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd". Let op de merkwaardige formulering ("korter"): je mag ook niet te weinig files hebben...

met expertise op diverse gebieden rondom mobiliteit. De groep heeft geen belang in de zaak en is niet een actiegroep, voor zover althans actie meer behelst dan expertise en inzichten beschikbaar stellen aan politieke en andere groepen.

5. Is uw opvatting gedurende het proces veranderd? Zo ja, waarom/waardoor?

- 1.** Ja. Door de voortdurende recessie is duidelijk geworden dat er helemaal geen haast meer is. Laten we nog eens goed nadenken over welke maatregelen we moeten nemen om de bereikbaarheid van de regio daadwerkelijk te verbeteren. Let wel: bereikbaarheid, dus niet alleen auto, maar inclusief OV (waaronder lightrail) en fiets. Het blijven uitgaan van een economische toekomst met een sterk Europa en lage brandstofprijzen is geen goed uitgangspunt meer.
- 2.** Ja, ons is steeds duidelijker geworden dat de landelijke verkeersprognosemodellen behoorlijk tekortschieten. Zie verder de vragen onder onderzoeken.
- 3.** Ja, de risico's (b.v. folie) van het project achten wij inmiddels zo groot dat de kans op zeer hoge kosten en/ of negatieve effecten (b.v. verdroging van de omgeving) voor ons onaanvaardbaar zijn.
- 4.** Ja. Elk jaar wordt duidelijker hoezeer juist de klimaatbelasting door het verkeer, met name wegverkeer en luchtvaart, zich volstrekt onverantwoord ontwikkelt, veel onverantwoorder dan de klimaatemissies van de gebouwde omgeving en de industrie bv. Dit komt omdat er geen enkel beleid is om het aantal mobiliteitskilometers van de relatief klimaatbelastende vervoerswijzen in de hand te houden. De grondoorzaak is dat er geen Europees CO2-plafond is voor verkeer en dat er geen EU-beleid is op dit punt, omdat dit voorbehouden is aan de lidstaten.
- 5.** Ja. De luchtkwaliteit in de steden blijkt een veel groter probleem dan enkele jaren geleden nog werd gedacht. Het gaat met name om ultrakleine stofdeeltjes (roet, UFP) van voertuigmotoren - niet afdoende beperkt met de EU-emissie-eisen voor auto's en vrachtauto's. En om slijtagedeeltjes van remmen en banden. De UFP deeltjes zijn zo klein dat ze door de wand van de longblaasjes in de bloedbaan en in de hersenen komen. Uit een reeks van epidemische onderzoeken die de laatste jaren gereed zijn gekomen blijkt dat de kans op gezondheidsschade in de buurt van drukke (stads en snel)wegen sterk verhoogd is. Het gaat om hart- en vaatziekten, astma, COPD en beroertes als gevolg van deze slechte luchtkwaliteit in de woonomgeving.

Zie bijv. het onderzoek van professor Brunekreef c.s. in het IRAS aan de Universiteit Utrecht.

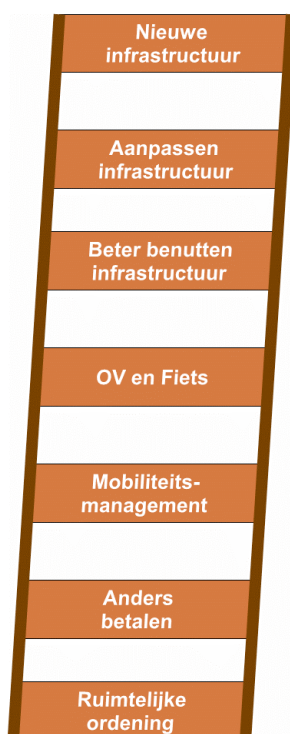
Zie het overzicht van wetenschappelijke bronnen en voorlichting op

<http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/lucht-geluid-gezondheid/223-bronnen-van-wetenschappelijk-onderzoek-en-voorlichting>

6. Is het (doorlopen) besluitvormingsproces voor u helder, meer specifiek de werkwijze conform advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur ('Commissie Elverding')?

De participatie is pas begonnen vanaf 2010, nadat veel belangrijke beslissingen al genomen waren, in de periode 2004-2010. De basis ontbreekt dus. Wij zijn het niet eens met de toen genomen beslissingen (inzetten op herinrichting en verbreding A27) en zijn daar niet bij betrokken en over gehoord. Wij mogen slechts, sinds Elverding, meedenken over secundaire onderwerpen die daarna komen. Op die manier creëer je geen maatschappelijk draagvlak.

Daarnaast staat de methode Elverding ter discussie. Zie bijv. het artikel van Hugo Priemus van het onderzoeksinstituut OTB aan de Technische Universiteit Delft¹³. Nuttig bij Elverding is alleen de maatschappelijke dialoog zo vroeg mogelijk in het proces, maar verder is de methode ongeschikt voor besluitvorming in complexe zaken. De integrale aanpak die de commissie Duijvestein voorstaat is duidelijk zinvoller en realistischer. En waar het mobiliteitszaken betreft dient de Ladder van Verdaas, opgenomen in de Tracéwet, leidend te zijn.



¹³¹³ Hugo Priemus, "Maak het niet te simpel", in B&G september/oktober 2012, http://www.bng.nl/BNG/PDF/2012-sep-okt_p13-15_complexeprojecten_Primus.pdf Zie ook de literatuurverwijzingen die Priemus geeft.

Vragen van commissie Schoof over Onderzoeken

7. Wat zijn uw belangrijkste overwegingen (voor- en tegens) ten aanzien van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd?

Het probleem lijkt vooral op papier te bestaan en niet in de praktijk (het betreffende deel van de A27 staat niet in de file top 50, zie vraag 2).

De gekozen oplossing is duur en risicovol, en geeft niet het beste rendement in de zin van verbetering van bereikbaarheid per geïnvesteerde euro. Een goedkope oplossing ligt voor het grijpen maar wordt niet serieus genomen.

De leefomgeving staat niet hoog op de prioriteitenlijst, terwijl dat wel in de uitgangspunten stond. Zoals de zaken er nu voor staan, verwachten wij dat de leefomgeving er op achteruit zal gaan met de voorgestelde uitbreiding naar 14 rijbanen. Wat ons betreft moet door dit project de leefomgeving juist beter worden dan zij nu is (want de huidige situatie is al lawaaiig en ongezond).

Veel bewoners wonen aan de A27, knooppunt Lunetten of Knooppunt Rijnsweerd. Ze werken er ook (Uithof, Rijnsweerd en elders). En ze recreëren er: sportvelden langs de A27 o.a. tegenover Amelisweerd en bij Voordorp; bos Amelisweerd en Krommerijng gebied. M.a.w. de snelweg is in alle opzichten ons leefgebied en de overlast geldt op alle fronten!

Als de economische groei nog terugkomt, en er tegen de huidige trends in, meer auto gereden gaat worden, dan zal verbreding van de bak meer verkeer aantrekken. Dat verslechtert de leefbaarheid (luchtvervuiling, lawaai, veiligheid, recreatie) en de milieukwaliteit in de omgeving. Het verbreden van de A27 gaat ten koste van waardevolle natuur en tast de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aan. Het verslechtert ook de bereikbaarheid van de regio omdat de afslagen van de A27 en het onderliggend wegennet de vergrote aanvoer van het autoverkeer niet aankunnen. De afslagen staan nu al in de File Top 50, de A27 juist niet.

70% van het verkeer op de A27 is verkeer uit de regio en de stad. Als je een deel van deze verkeersdeelnemers uit de auto haalt, is het probleem opgelost. Daarom is investeren in lightrail en fiets(snel)wegen in combinatie met mobiliteitsmanagement zeer efficiënt.

Nederland ontkomt niet aan verdichting van de steden om de groene omgeving van de steden niet verder aan te tasten. Om dit te kunnen realiseren is een kleiner ruimtebeslag voor mobiliteit en transport in de steden een voorwaarde. Nevengevolg is dat de afstanden tussen A en B in de steden gemiddeld flink zullen afnemen en de positie van fiets en OV wat betreft reistijd in vergelijking tot reis per auto gunstiger wordt.

De investeringen kunnen beter in OV en fiets gedaan worden. Dat is een toekomstvaste oplossing, die wel echt de bereikbaarheid van de regio verbetert, zonder de nadelen voor leefbaarheid, milieu en ecologie.

Overigens: de tijdsdruk op de besluitvorming is totaal verdwenen: Sinds we beter inzicht in de rol van scenario's hebben is des te meer duidelijk dat er vooralsnog geen autoverkeersmaatregelen nodig zijn.

8. Zijn de resultaten van de onderzoeken (alternatieven en voorkeursrichting) met u gedeeld?

Deze vraag is alleen op een zinnige manier te beantwoorden door Rijkswaterstaat. Wij weten namelijk nooit of we alle onderzoeksresultaten te zien krijgen en of er misschien nog belangrijke documenten zijn weggelaten. Wij weten slechts dat we een aantal resultaten hebben gezien. We weten ook dat de bewonersgroepen meermalen druk hebben moeten uitoefenen om inzage te krijgen in documenten over de risico's van het folie en in trechteringsdocumenten. Verder hebben we nooit een risicoberekening gezien: het product van de kans dat een ramp zich voordoet en de kosten van de ramp.

Nee. Over het huidige onderzoek naar het folie is niets bekend. In de informatie van de minister aan de Tweede Kamer wordt vermeld dat er bedrijven zijn die mogelijke oplossingen aanbieden, maar vanwege de concurrentiepositie en aanbestedingscompetitie wordt hier niet over gesproken. Het gevaar is hier, dat niet een democratisch proces bepaalt of de risico's acceptabel zijn, maar financiële en bedrijfsbelangen.

Nee. In het trechteringsproces in de tweede fase is het aantal varianten teruggebracht van 800 naar 3. Welke varianten allemaal zijn afgevallen en waarom, is ons niet geheel duidelijk.

We hebben sterke aanwijzingen dat we slechts een beperkt deel van de resultaten hebben gezien. Zie bijvoorbeeld de quickscan MKBA's.

9. Zijn deze onderzoeken naar uw mening adequaat uitgevoerd (kwaliteit / volledigheid)?

Nee, op veel punten is de kwaliteit onvoldoende of ontbreken onderzoeken:

1. Er is te veel nadruk op **ontwerptechniek**, en wat daardoor afvalt, zonder oog voor wat wel kan met gebruik maken van uitzonderingen in de regels.
2. De **afwegingen** worden zeer beperkt gemaakt (eigenlijk wordt alleen de Nomo norm als doorslaggevend aspect gehanteerd).

3. Folierisico

- Er is geen berekening gemaakt van het folierisico. Een paar voorbeelden. Een onderlopende weg. Een verdroogd bos. Schade aan funderingen van huizen, scheuren in muren. Er ligt immers een volledige wijk naast de verdiepte weg: Lunetten. Volstrekt onduidelijk is wie dan verantwoordelijk is voor de schade. Schade aan het folie kan ook op de lange termijn ontstaan, als de weg al is aangelegd, als gevolg van bepaalde foliebewerkingen. Wie draait dan op voor de kosten?
- *Voorzover wij weten is er ook nog steeds geen oplossing gevonden voor het folierisico tijdens de bouw en daarna. De oplossing van het probleem wordt aan de markt overgelaten.*
Recente voorbeelden van ernstige fouten in de bouw liggen voor het oprapen. De oorzaak daarvan was vaak politiek wensdenken, met te weinig oog voor de risico's. Dat dreigt hier ook te gebeuren: eerst besluiten tot verbreding buiten de bak, daarna mogelijk onder grote politieke druk pas een oplossing voor het folieprobleem zoeken. Er is geen plan B.
Dus nee, het onderzoek naar het oplossen van het folieprobleem is nog niet adequaat genoeg uitgevoerd.

4. Niet alle mogelijkheden zijn serieus onderzocht en sommige helemaal niet.

Er is nauwelijks aandacht geweest voor goedkope oplossingen. Wat is niet onderzocht:

- Het referentie-plus alternatief :
zes banen van noord naar zuid aanleggen, net als de al gerealiseerde spoedwet
uitbreiding van zuid naar noord, waarbij het weven blijft zoals het nu is. Dit zou best

eens het meest kosten-efficiënte alternatief kunnen zijn, d.w.z. het meeste effect per geïnvesteerde euro. Daarbij kunnen ook combinaties met meer investeringen in fiets en OV qua kosten-efficiëntie aantrekkelijk uitpakken.

- 2x6, lagere maximumsnelheid, bypass met 1 rijstrook
- Vergelijkbare investeringen in fiets en OV (waaronder lightrail) waarbij aan de spoedwettuitbreiding niet nog meer asfalt wordt toegevoegd.

5. Er is geen realistische **MINA** (minimaal asfalt variant) als alternatief uitgewerkt. De bovenstaande referentie-plus kan als MINA dienen, of de huidige spoedwettuitbreiding met vergelijkbare investeringen in fiets en OV.
6. De (ambtsvoorganger van de) minister overrulet een **motie** van de Tweede Kamer om het **Kracht van Utrecht** initiatief echt volwaardig mee te nemen, o.a. via een slimme opdeling in fasen; het onterecht toerekenen van de spoorlijn Almere-Breda; het fixeren op de Nomonorm op zeer korte afstand, zonder naar reistijd op iets langere afstand te kijken. Zie verder vraag 4.
7. Nee, het grote verschil tussen Nomonorm en **voertuigverliesuren** is niet meegenomen. Daardoor is nergens te lezen dat een verbreding van de bak tot 2x7 banen juist tot meer voertuigverliesuren leidt i.p.v. minder.
 - Rijkswaterstaat wijst steeds weer op het aantal trajecten waarop de Nomonorm niet wordt gehaald. De Nomonorm betekent dat de gemiddelde snelheid op het traject minstens 50 km/u is rond steden, en 66,67 km/u op andere trajecten. Als ergens de snelheid daalt tot 70 km/u is er aan de Nomonorm voldaan. Als de groei van het autoverkeer wordt gefaciliteerd en gestimuleerd bij 2x7, raakt de A28 overbelast. Daardoor daalt daar de gemiddelde snelheid tot onder de 80 km/u maar blijft wel aan de Nomonorm voldoen.

De totale reistijd tussen Amersfoort en knooppunt Lunetten neemt door die snelheidsverlaging op het lange traject tussen Amersfoort en Rijnsweerd meer toe dan bij het Kracht van Utrecht initiatief (KvU). Weliswaar doe je dan langer over de bak van Amelisweerd, maar omdat er minder auto's zijn compenseer je dat reistijdverlies ruimschoots door de hogere snelheid op de A28, over een veel langer traject. De automobilist tussen Amersfoort en Lunetten is dus beter af met KvU.

- Daarnaast zijn er veel minder automobilisten in KvU oplossing dan in de 2x7 banen variant; deze twee factoren gecombineerd geven een veel groter aantal voertuigverliesuren bij 2x7 dan in de KvU oplossing. Dit totale effect staat wel in de rapporten aan de Tweede Kamer, maar in het proces waarin KvU is afgewezen, is dit effect volkomen ondergeschoffeld, en de Nomonorm is als alleenzalmakend gepresenteerd.

8. Nee, **nieuwe kennis** wordt onvoldoende meegenomen in de onderzoeken. Voorbeelden daarvan zijn de zorgkosten van geluidsoverlast en luchtverontreiniging; de veranderende economische situatie (b.v. effecten daarvan op de gebruikte groeiscenario's). Ook andere veranderingen (nieuwe werken, voortgaande daling van koopkracht, minder autogebruik door jongeren) worden onvoldoende meegenomen.

9. De landelijke **verkeersprognosemodellen** schieten ernstig tekort. Met ruimtelijke ontwikkelingen die de vervoersafstanden verkorten (compacte stad), en met het ontlastende effect van verbeterde spoorverbindingen en regionale lightrail- en (snel)fietsnetwerken kunnen die modellen niet goed omgaan. Daarom is nader onderzoek nodig naar de betrouwbaarheid van de gebruikte verkeersmodellen op de volgende punten:

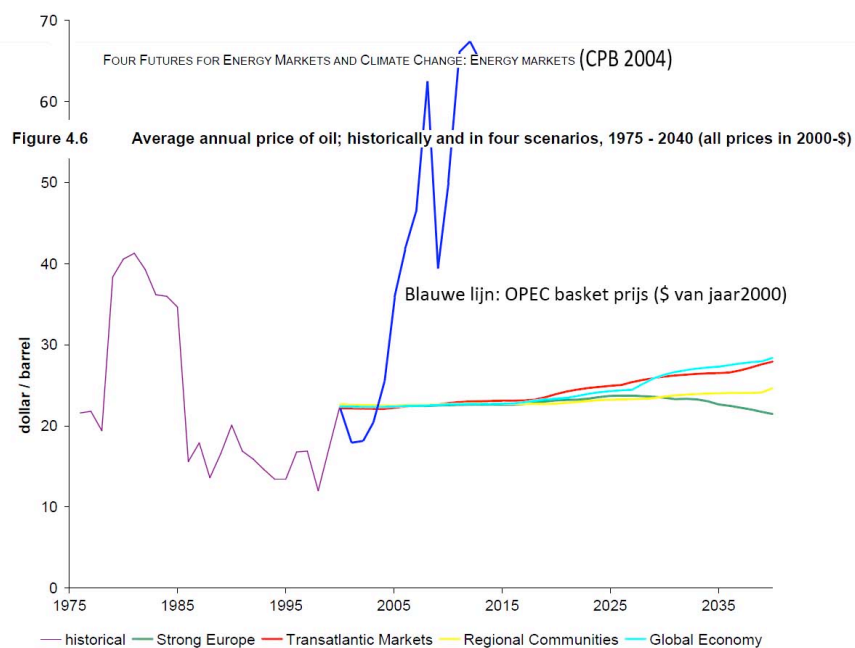
- Zijn de gebruikte verkeersmodellen robuust?
Verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet, en de op- en afritten; gebrek aan ruimte in de stad.
- Hoe realistisch is de latente vraag verwerkt?
- Hoe realistisch is de intermodaliteit verwerkt?
Welke kwaliteit is in de diverse alternatieven verondersteld voor het regionale lightrail netwerk en het fietspadennetwerk en voor de rijsnelheid daarop (snel toenemende bezit van elektrische fietsen) ?
- Is nieuwe kennis verwerkt? Zo ja, hoe realistisch is die verwerkt? (zie punt 8)

10. Er is nader onderzoek nodig naar de effecten van nieuwe kennis op (het gebruik van) **groeiscenario's**:

- Hoe realistisch zijn de gebruikte scenario's voor economische ontwikkeling?
 - De gebruikte scenario's geven een veel grotere groei dan tot nu toe gerealiseerd. De groei blijft zelfs achter bij het WLO scenario met de kleinste groei (RC) (overigens waarschijnlijk niet gebruikt, zie verder vraag 2).

Zie voor onderbouwing: <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/294-moet-de-bak-van-de-a27-bij-amelisweerd-verbreed-worden>

- Nieuwe ontwikkelingen, zoals verminderd autogebruik door jongeren, het Nieuwe Werken en de voortgaande daling van de koopkracht, vereisen actualisering van de scenario's .
- Anders betalen voor mobiliteit: niet tot 2016, maar op den duur onvermijdelijk, als de groei terugkomt.
 - Milieuzonering, kilometerbeprijzing, parkeertarieven, etc.
- Hoe realistisch zijn de gebruikte brandstofprijzen? Wat is het effect op de scenario's?
 - Zie bijgevoegde grafiek die de brandstofprijzen van 4 verschillende scenario's voor 2020 in kaart brengt op basis van 3 bronnen¹⁴. De scenario's rekenen met een prijs in 2020 die slechts 35% is van de huidige brandstofprijjs.



¹⁴ Namelijk: 1. OPEC basket prices (http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/40.htm) : de ontwikkelingen 2000 tm 2013 van de olieprijsen
 2. CBS prijsindex: daarmee is de OPEC basket prices omgerekend naar dollars 2000
 3. Four Futures for Energy Markets and Climate Change (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/fourfutures.pdf>): voorspelde brandstofprijzen in de vier WLO scenario's

11. Er is geen integrale en volledige **Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse** gemaakt. Wat zijn de kosten en baten van de verschillende alternatieven, bij de verschillende scenario's?

- Hoe doelmatig worden de middelen ingezet?
- Welke alternatieven zijn niet of niet voldoende onderzocht?
- Wat zijn de kosten en baten van de diverse alternatieven, bij de diverse scenario's?
 - Investeringskosten
 - Voertuigverliesuren op hoofd- en onderliggend wegennet
 - Risico's tijdens de uitvoering en tijdens het gebruik (als het folie gaat scheuren of drijven?)
- Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van de diverse alternatieven, bij de diverse scenario's?
- Hoeveel doden; ziektekosten en kosten van eerder overlijden door luchtvervuiling en lawaai
- Kosten aan ecologische hoofdstructuur, recreatie, natuur

12. De waarde van **Amelisweerd en het Krommerijgebied** is niet goed onderzocht.

- Een **onderzoek naar de ecologische effecten** van de verbreding van de A27, respectievelijk de verbreding van de bak, ontbreekt geheel. De beslissing tot 2x7 is al genomen, zonder deugdelijk onderzoek en zonder aan te tonen dat het "**nee, tenzij**" **t.a.v. de Ecologische Hoofdstructuur** mag worden overschreden. Het onderzoek naar alternatieven is of onvolledig of helemaal niet gedaan (zie verder vraag 2).
- Ook de **recreatieve waarde** is niet onderzocht

Bijlagen

1. Chronologie van gevoerde acties m.b.t. de Ring Utrecht van de schrijvers van het huidige document
2. Danielle van Leeuwen
Negotiating a collective action frame guiding the decision making. A narrative approach to interactive decision making processes
Master Thesis VU Amsterdam, august 2011, Faculty of social sciences, Department of Culture, Organization and Management
3. Hugo Priemus (Onderzoeksinstituut OTB, Technische Universiteit Delft, emeritus hoogleraar)
Besluitvorming over complexe ruimtelijke projecten: "Maak het niet te simpel"
B&G september/ oktober 2012, p. 13-15
http://www.bng.nl/BNG/PDF/2012-sep-okt_p13-15_complexeprojecten_Primus.pdf

Colofon

Peter Piekema	Utrecht Lunetten
John Buitink	Utrecht Lunetten
Angela Gallé	Utrecht Lunetten
Alieske de Vries	Utrecht Lunetten
Nel Hoogland	Utrecht Voordorp
Jan Morren	Utrecht Rijnsweerd en Kracht van Utrecht
Jos Kloppenborg	Vrienden van Amelisweerd
Gerard Cats	Kracht van Utrecht
Jan Korff de Gidts	Kracht van Utrecht
Roland Pereboom	Milieucentrum Utrecht

Bovenstaande personen zijn actief betrokken vanuit de volgende organisaties;

Laat Lunetten niet Stikken
Kracht van Utrecht initiatief
Vrienden van Amelisweerd
Werkgroep A27 Voordorp
Werkgroep A27 Rijnsweerd
Milieucentrum Utrecht

Correspondentieadres

Milieucentrum Utrecht (*stichting*)
Oudegracht 60
3511 AS Utrecht

Roland Pereboom - directeur MCU
r.pereboom@mcu.nl
030 2367 240
06 222 00 363