

De vertelsels van de demissionaire Minister van Infrastructuur en Milieu

- **en hoe het werkelijk zit, met een bredere blik...**

Vertelsel 1: Het autoverkeer groeit tot 2020 met 20%.

- Dat is een gevolg van en niet een reden voor wegverbreding. Door niet te verbreden rem je die groei af.
- Die groei komt uit het scenario met de grootste groei en dat is achterhaald. Het Nieuwe Werken, de recessie, de hoge brandstofprijzen zitten er niet in. De minister rekent voor 2020 met een benzineprijs die 5% hoger is dan in 1995. Ja, dan wordt autorijden wel aantrekkelijk; en zo kun je wel "uitrekenen" dat in 2020 niemand meer met OV of fiets reist.
- Door verbeteringen aan OV en fietsvoorzieningen kan de groei gemakkelijk worden omgezet in een krimp tijdens de spits. De files verdwijnen dan. Voor veel minder geld.

Vertelsel 2: In de eerste trechterstap zijn alle alternatieven uitgebreid onderzocht.

- Er is nooit gekeken naar 2x6 rijstroken binnen de bak samen met 80 km/u.

Vertelsel 3: 80 km/u verbetert de doorstroming niet.

- De minister schrijft zelf: "afhankelijk van de lokale situatie". 80km/u verbetert de doorstroming juist wel waar gewezen wordt. Dus juist wel in een niet-verbrede bak.
- Niet alleen doorstroming telt. Ook milieu: minder lawaai, minder luchtvervuiling, minder verkeersongelukken, minder ruimtebeslag; minder brede rijstroken (dus: kan binnen de bak).

Vertelsel 4: Verbreding van de bak lost het probleem op. Andere oplossingen werken niet.

- Andere oplossingen die onderzocht zijn (A2,5; snelweg door Rhijnauwen, Amelisweerd of Leidsche Rijn) zijn onrealistisch en alleen op het lijstje gezet om te kunnen zeggen dat andere oplossingen niet werken.

- “niet werken” betekent dat de andere oplossingen niet aan de norm voldoen. De verbrede bak voldoet echter óók niet aan de norm. Die oplossing werkt dus ook niet.
- Je wilt eigenlijk weten hoe lang auto’s in de file staan. De Kracht van Utrecht¹ oplossing scoort véél beter: veel minder zogenaamde “voertuigverliesuren” dan met een verbrede bak.
- Overigens schrijft het PBL dat de modellen voor filevorming op drijfzand berusten.
- Door verbeteringen aan OV en fietsvoorzieningen kan de groei gemakkelijk worden omgezet in een krimp tijdens de spits. De files verdwijnen dan.

Vertelsel 5: De KvU oplossing is te duur; het kost zelfs 10 miljard.

- De Kracht van Utrecht (KvU) denkt dat er behoefte bestaat aan de Almere-Utrecht-Breda (AUB) spoorlijn. De minister heeft de kosten van die lijn ten onrechte aan KvU toegeschreven. Zo kon ze twee insecten in één klap doodslaan: KvU en AUB. Insecten die haar lastig vallen maar die uitermate nuttig zijn. Als je AUB aanlegt geef je veel geld uit maar dan heb je ook wat. KvU heeft dat echter niet nodig.
- Het verbreden van de bak is tweemaal duurder dan de KvU oplossing. Bovendien is er bij KvU geen risico op budgetoverschrijding; terwijl er bij het verbreden van de bak een groot uitvoeringsrisico is (zie ook projecten als: HSL, Betuwelijn, tramtunnel Den Haag, Noordzuidlijn).

Vertelsel 6: De A27 is een flessenhals.

- Het traject Lunetten-Rijnsweerd-Utrecht Noord staat niet eens in de file top 50. Files ontstaan bij de afslagen Bilthoven, Uithof, enzovoort. De capaciteit van die afslagen wordt niet groter. Een verbrede bak trekt nog meer verkeer aan, dus nog meer files bij die afslagen.

Vertelsel 7: De gemeente Utrecht heeft ingestemd met de verbreding.

- De minister heeft de financiering van de tram naar de Uithof gekoppeld aan instemming met de verbreding. Hoe heet een dergelijke praktijk in het politieke milieu? In het dagelijks leven heet het chantage; een techniek die niet ongebruikelijk is in het criminele milieu. Een afgedreigde instemming heeft geen enkele waarde.

¹ Kracht van Utrecht, www.krachtvanutrecht-initiatief.nl. Daar vindt u ook vrijwel alle bronnen voor de antwoorden en de bredere blik. De overige bronnen: Min I&M, PBL, GGD Amsterdam, CPB.

Vertelsel 8: Er komt minder verkeer op de provinciale en stedelijke wegen.

- Dat kan natuurlijk niet. Het extra verkeer op de A27 moet ergens de snelweg op en ergens eraf.
- De modellen overschatten de effecten van een verbreding van een snelweg op de andere wegen. Er komt dus helemaal niet minder verkeer op die andere wegen (bron: PBL).

Vertelsel 9: We verbeteren de leefbaarheid.

- Er komt meer verkeer op de provinciale en stedelijke wegen. Dus de leefbaarheid verslechtert.
- De minister berekent dat ze aan de normen voor lawaai en luchtvervuiling blijft voldoen, door schonere en stillere auto's en wegen. Maar die auto's worden ook zonder verbrede bak wel schoner en stiller. De verbrede bak verslechtert gewoon het milieu; en dus de gezondheid.
- De modellen die de minister gebruikt zijn fout. Zie de A10, de A13 en de metingen in Amsterdam en Utrecht.

Vertelsel 10: We compenseren het bos. En het gaat ook maar om 150 bomen.

- Een overkappinkje van 250 m doet vrijwel niets tegen lawaai en stank.
- E zullen zeker honderden bomen sneuvelen. En kwaliteit telt ook: 200 jaar, 40 m hoog!

Vertelsel 11: De verbreding is een robuuste oplossing.

- Er is nog nooit gebleken dat meer asfalt afdoende werkt. Er is steeds weer meer asfalt nodig.
- Betere fiets- en OV-netwerken werken wél. Zie Alkmaar, Amersfoort, Leiden en buitenland.

Vertelsel 12: Meer asfalt werkt. Kijk maar naar 2011: meer asfalt, meer verkeer, minder files.

- De verkeersintensiteit is in de recessie enorm afgenomen; de hoeveelheid asfalt is toegenomen. In 2011 zie je dat er door de grotere hoeveelheid asfalt meer verkeer is gekomen; maar dat heeft de eerdere afname door de recessie nog niet gecompenseerd. Dus nog steeds minder files.
- Overigens werkt meer asfalt soms; maar altijd tijdelijk. Het is nooit een robuuste oplossing. OV en fiets zijn dat wel.

Vertelsel 14: Een rem op de groei van de automobiliteit is slecht voor de economie.

- De stad Utrecht wordt beter bereikbaar en de economische activiteit neemt toe als er minder personenauto's in de file staan om Utrecht in of uit te rijden (bron: Movares, 2011).
- Vrachtauto's rijden beter door op de A27 als er minder auto's in de file staan.

Vertelsel 15: Er is al zoveel onafhankelijk onderzoek gedaan.

- Alle onderzoeken en berekeningen tot nu toe zijn gedaan door of in opdracht van de afdeling van Rijkswaterstaat die leeft van de aanleg van snelwegen. De afdeling van het ministerie die leeft van de aanleg van tramwegen zou wel eens tot heel andere conclusies kunnen komen.

Vertelsel 16: We bouwen voor de toekomst; investeringen.

- De toekomstige economie heeft veel meer aan toekomstvaste investeringen, bv OV en fiets.
- Wegbouwers schakelen zonder probleem over op de aanleg van tram- en spoorwegen. Voor de werkgelegenheid maakt het dus niet uit of je je geld weggooit aan asfalt of verstandig belegt in andere infrastructuur.

Reactie en commentaar: info@krachtvanutrecht-initiatief.nl

Update Utrecht/den Haag, 10-11 oktober 2012.