



Memorandum

Datum 20-11-2024
Aan Statencommissie Mobiliteit en Milieu
Van Gedeputeerde Mobiliteit
Onderwerp Weerlegging onjuistheden Kamerbrief Alternatief Ring Utrecht

Essentie / samenvatting:

De minister van IenW heeft op 23 oktober j.l. een brief aan de Tweede kamer ([link](#)) gestuurd over het alternatief Ring Utrecht (ARU). Op 25 oktober j.l. zijn uw staten hierover geïnformeerd ([link](#)).

In de brief van de minister aan de Tweede Kamer wordt op enkele belangrijke onderdelen een onjuiste argumentatie gegeven die doorklinkt in de berichtgeving. In dit document gaan we in op de belangrijkste onjuistheden en weerleggen deze met een onderbouwde toelichting.

De gemeente en de provincie gaan alsnog de dialoog aan met het ministerie van IenW, zowel ambtelijk als bestuurlijk, om het ARU te verduidelijken.

Aanleiding

De Raad van State (RvS) behandelt 19 t/m 21 november de ingediende bezwaren tegen het Tracébesluit A27/A12 (TB) van het Rijk. Het Alternatief Ring Utrecht (ARU) is geen formeel onderdeel van het TB, maar bezwaarmakers hebben dit aan het dossier van de RvS toegevoegd. De minister van IenW heeft op 23 oktober j.l. een brief aan de Tweede kamer gestuurd over het Tracébesluit A27/A12 (TB). Hierin concludeert hij dat het ARU niet als "gelijkwaardig" ziet ten opzichte van het TB. Deze conclusie is ook verstuurd aan de Raad van State (RvS).

In de brief van de minister aan de Tweede Kamer wordt op enkele belangrijke onderdelen een onjuiste argumentatie gegeven die doorklinkt in de berichtgeving. In dit document gaan we in op de belangrijkste onjuistheden en weerleggen deze met een onderbouwde toelichting. De gemeente en de provincie gaan graag alsnog de dialoog aan met het ministerie van IenW, zowel ambtelijk als bestuurlijk, om het ARU te verduidelijken.

Waar staan we nu

Het Rijk werkt sinds 2006 aan plannen om de doorstroming op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren. Deze plannen zijn gericht op het vergroten van de doorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid, zonder dat de leefbaarheid daarbij verslechterd. Onderdeel van het TB is uitbreiding van de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten tot 2 x 7 rijstroken. Om dit mogelijk te maken dient de betonnen bak waarin de snelweg ligt verbreed te worden, waarvoor een deel van het bos bij Amelisweerd gekapt moet worden.

Alternatief Ring Utrecht

Hierover bestaat veel maatschappelijke onrust die ook in de Tweede Kamer doorklinkt. Naar aanleiding hiervan was in het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV opgenomen dat het Rijk in overleg met de regio beziet of

een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de A27/Amelisweerd binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. De regio (gemeente Utrecht en provincie Utrecht in overleg met de omliggende gemeenten) is daarop aan de slag gegaan om een alternatief op te stellen. De regio heeft daarvoor deskundige adviesbureaus ingeschakeld en het concept laten toetsen door een panel van onafhankelijke experts.

Op 20 december 2023 heeft de regio Utrecht aan de staten van de provincie Utrecht en gemeenteraden van Utrecht en omliggende gemeenten het Alternatief voor het Tracébesluit Ring Utrecht (ARU) gepresenteerd en vervolgens aangeboden aan de minister van IenW. Het ARU is een voorstel om de regio duurzaam en voor iedereen bereikbaar te houden, verkeersveilig en met behoud van Amelisweerd. Op 27 maart 2024 is dit Alternatief door een panel van onafhankelijke deskundigen toegelicht in een technische briefing aan de Tweede Kamer.

Review niet gedeeld

Het ministerie heeft ons laten weten dat het Rijk een review zou uitvoeren, zoals ook door gemeente en provincie was verzocht. Voorafgaand aan de publicatie hebben wij daarom de concept-uitwerking van het ARU gedeeld met het ministerie. Wij hebben ruim voor onze publicatie gevraagd om hun bevindingen met ons te delen, maar hebben niets ontvangen. Ook na publicatie van het ARU zijn de bevindingen niet met ons gedeeld. Wij hebben dus geen reactie van het ministerie gezien en ook niets gehoord van de bevindingen van het Rijk tot het moment dat het ministerie van IenW de Kamerbrief verstuurde. Daarvoor zijn wij niet in de gelegenheid geweest om onjuiste argumentatie in de Kamerbrief toe te lichten en het ARU te verduidelijken of aan te passen, zoals gebruikelijk is in dergelijke processen. Mogelijk was het oordeel van Minister daardoor anders geweest.

Het Alternatief

In het ARU wordt de betonnen bak bij Amelisweerd waarin de snelweg ligt niet verbreed, maar wordt de bestaande bak optimaal benut door de maximumsnelheid aan te passen naar 80 km/u waardoor er meer rijstroken binnen de bak Amelisweerd tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten passen. Zo vergroten we de wegcapaciteit, bieden we meer ruimte aan doorgaand verkeer en verbeteren we de bereikbaarheid.

Alternatieven voor auto

Met het ARU streven we naar een oplossing die ook op lange termijn nog werkt. [Wetenschappelijk onderzoek](#) naar de effecten van uitbreiding van weginfrastructuur heeft aangetoond dat het toevoegen van extra rijstroken zoals in het TB niet alleen bestaande weggebruikers faciliteert, maar ook nieuwe weggebruikers aantrekt. Alleen inzetten op wegverbreding biedt dus geen structurele oplossing tegen files. Voor veel automobilisten op de A27 kan een ander vervoersmiddel of reizen buiten de spits een goed alternatief zijn, blijkt uit analyses.

Ca. 25% van het verkeer op de A27 heeft een herkomst en bestemming op minder dan 10 km van de bak bij Amelisweerd. Daarom zetten we met ARU óók in op betere alternatieven voor de auto voor met name regionale reizigers door het openbaar vervoer (bus én trein) te verbeteren, het fietsnetwerk te versterken en een uitbreiding en verbetering van mobiliteitshubs om de overstap van auto op openbaar vervoer of fiets aantrekkelijker te maken. Bij die verbeteringen van het mobiliteitsaanbod horen ook afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkingen over anders reizen.

ARU: Verkeersveilig en minder impact landschappelijk

De inhoudelijke experts van het ARU stellen dat het alternatief voldoet aan de richtlijnen voor een verkeersveilig ontwerp en de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen. Uitgangspunt in het ARU is dat de betonnen bak bij Amelisweerd waarin de snelweg ligt niet verbreed wordt. Het alternatief heeft daarmee ook een minder grote impact op het Landgoed Amelisweerd dan het TB. In het TB wordt de landschappelijke kwaliteit aangepast door een lange overkapping van de snelweg met een groene verbinding tussen het landgoed en de stad.

In het ARU is de overkapping opgedeeld in meerdere kortere verbindingen, zodat deze beter kunnen worden inpast en monumentale bomen gespaard blijven. Het bos bij Amelisweerd kan hierdoor intact blijven. Bovendien is het alternatief aanzienlijk goedkoper en heeft het minder bouwriscio's. Tenslotte kan het alternatief rekenen op draagvlak binnen de regio, bij zowel de omliggende gemeenten als inwoners, bedrijven en belangenorganisaties.

Expertoordeel

Onafhankelijke experts bevestigen dat het ARU zorgt voor een goede bereikbaarheid, honderden miljoenen euro's goedkoper is dan het TB en minder bouwriscio's kent. Zij constateren ook dat het bijdraagt aan een goede leefomgeving en landgoed Amelisweerd spaart.

Beoordeling minister van het ARU

De minister stelt dat het ARU niet op een gelijkwaardig niveau uitgewerkt is als het TB. Dit is ook nooit de insteek geweest van het alternatief, omdat dat gelet op de beschikbare tijd niet realistisch was. Het TB heeft een voorbereidingstijd gehad van vele jaren, met als resultaat een compleet plan met veel noodzakelijke detailuitwerkingen. Provincie en gemeente Utrecht hebben, samen met omliggende gemeenten door deskundige bureaus in een jaar tijd een plausibel alternatief met draagvlak uitgewerkt. Dit alternatief is daardoor minder gedetailleerd dan het TB, maar biedt voldoende inhoudelijke basis voor besluitvorming over de alternatieve invulling.

Draagvlak: 61 procent Nederlanders tegen verbreding

Het [Kieskompas](#) deed in aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen van 2023 onderzoek naar wat Nederlanders en Utrechters vinden van de verbreding en de kap van het bos. Hieruit blijkt dat het merendeel van de Nederlanders (61 procent) vindt dat de A27 niet verbreed moet worden ten koste van het bos. Een minderheid van 25 procent van de Nederlanders vindt dat de snelweg wél verbreed moet worden. 14 procent van de ondervraagden heeft geen mening of staat er neutraal tegenover. In Utrecht is de weerstand tegen verbreding nog groter. Hier vindt 72 procent van de inwoners dat er geen snelwegverbreding moet komen ten koste van de bomen.

Vervolprocedure

Het is goed te benadrukken dat de Kamerbrief van de van de minister van IenW met zijn oordeel over het ARU geen definitief besluit is. Dat geldt ook voor een eventueel debat in de Tweede Kamer.

Raad van State

Het is nu van belang dat de Raad van State (RvS) een duidelijke uitspraak doet over met name het stikstofonderdeel van het TB. Dit is belangrijk om de groei van de regio, inclusief het ambitieuze woningbouwprogramma, mogelijk te maken. Op dit onderdeel zijn de onderbouwing van het ARU en het TB vergelijkbaar.

De RvS zal de inbreng van de minister betrekken bij de zitting over het Tracébesluit Ring Utrecht gepland van 19 tot en met 21 november. De uitspraak van de RvS komt naar verwachting op zijn vroegst in januari 2025 (zes weken na de zitting), maar waarschijnlijker is dat die uitspraak pas in maart 2025 (binnen 12 weken) of nog later plaatsvindt.

Dialog

De komende tijd gaan wij graag in gesprek met de minister over mogelijke onduidelijkheden en interpretaties van het ARU, om de kansen en mogelijkheden die het regio alternatief biedt nader toe te lichten. Die afspraak hebben we tijdens het BO MIRT met de minister gemaakt. De besluitvorming door de minister van IenW over het vervolg van het Tracébesluit en het Alternatief Ring Utrecht vindt daarna plaats. Het is uiteindelijk aan de Tweede Kamer om een keuze te maken.

1. Onjuiste beoordeling van het ARU

In de brief van de minister aan de Tweede Kamer wordt op enkele belangrijke onderdelen een verkeerde argumentatie gegeven die doorklinkt in de berichtgeving. Hieronder benoemen we de belangrijkste onjuistheden met een toelichting.

In de samenvattende verschildtabel bij de brief aan de Tweede Kamer over de beoordeling van het alternatief staan onderstaande bevindingen:

- Capaciteit hoofdwegennet wordt bij ARU vergroot, maar minder dan bij het TB;
- ARU faciliteert minder verkeer op hoofdwegennet dan TB;
- Minder goede doorstroming hoofdwegennet bij ARU dan bij TB;
- Minder grote verbetering reistijden en reistijdboten bij ARU dan bij TB;
- Minder reductie op het onderliggend wegennet bij ARU dan bij het TB, met name op de Waterlinieweg.

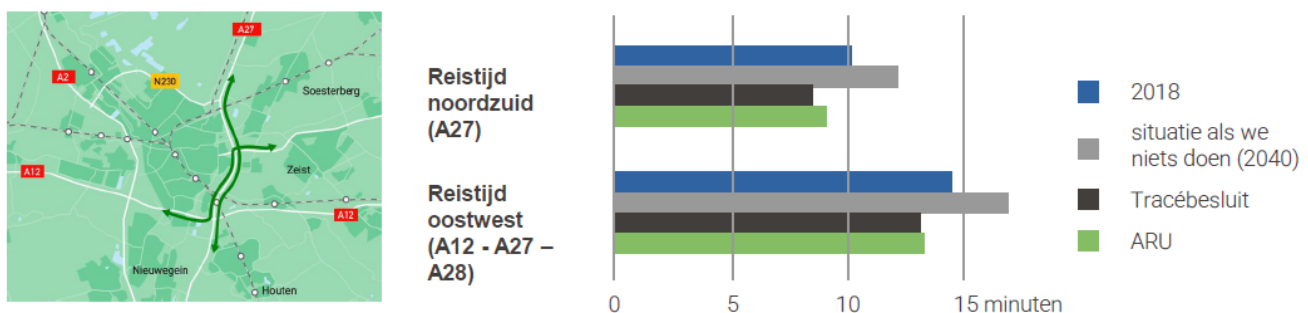
In deze tabel wordt een vergelijking gemaakt tussen het TB en ARU 'beleidsarm': het ARU met alleen infrastructurele aanpassingen voor de A27/A12 en dus zonder maatregelen om de groei van de automobilititeit af te remmen en een alternatief voor de auto te bieden. Er bestaat echter geen 'beleidsarm' ARU. Maatregelen die inzetten op alternatieven, zoals ov, fiets en deelvervoer, zijn integraal en onlosmakelijk onderdeel van een duurzame en structurele oplossing, naast het vergroten van de wegcapaciteit binnen de bak.

Het ARU, de beleidsrijke variant, wordt door lenW methodisch niet vergelijkbaar met het TB genoemd, maar er is juist alles aan gedaan om die vergelijking wél te kunnen maken om de minister en de Tweede Kamer in staat te stellen een keuze te kunnen laten maken. Bij ARU is er ook een plausibiliteitstoets op de modelaanpak en uitgangspunten gedaan door een onderdeel van Rijkswaterstaat (WVL) dat ook bij Rijksprojecten de methode toetst. Tijdens dit overleg op 6 juli 2023 is geconstateerd dat de uitkomsten van de modelberekeningen plausibel zijn, gegeven de aannames die zijn gedaan.

Onjuistheden en onvolledigheden

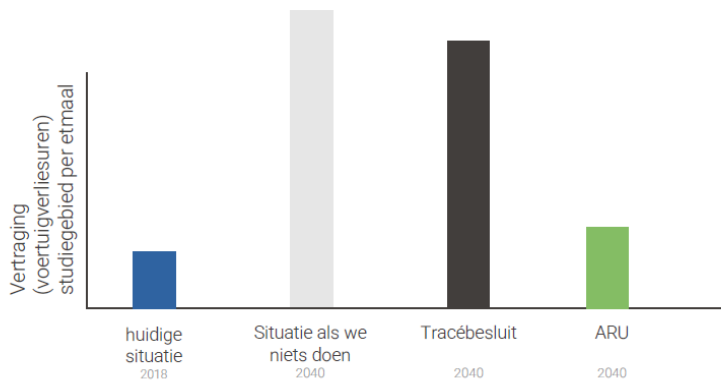
De vergelijking tussen TB en ARU dient dus inclusief vraagbeïnvloedingsmaatregelen gemaakt te worden. De provincie en gemeenten rondom Utrecht zetten hier ook al jaren op in. Voor wat betreft bovenstaande bevindingen blijkt dan:

- Bevinding a en b zijn correct, maar onvolledig, het is ook de bedoeling van ARU te sturen op de hoeveelheid autoverkeer door alternatieven aan te bieden;
- Bevinding c en d zijn correct, maar verschillen zijn minimaal: de doorstroming en reistijdverbetering is bij het 'beleidsrijke' ARU slechts beperkt minder dan bij het TB: qua reistijden liggen de reistijden minder dan een minuut uit elkaar;



- Bevinding e is incorrect: ARU zorgt juist voor méér reductie op het onderliggend wegennet dan het TB.

Minder vertraging in het gehele netwerk



ARU is uitgewerkt ten tijde van het vorige kabinet dat Betalen naar Gebruik (BnG) wilde invoeren. Er was echter onzekerheid over dat voornemen en ARU is daarom doorgerekend mét en zónder landelijke vorm van BnG. Ook zonder BnG verbetert het ARU de bereikbaarheid aanzienlijk en is daarmee een gelijkwaardig alternatief voor het TB. Bij punt 3 meer informatie over de resultaten hiervan.

2. Verkeersveiligheid (en eisen wegontwerp)

In de brief aan de Tweede Kamer stelt de minister: *"Het alternatief lost de verkeersveiligheidsproblematiek op de Ring niet op. Het alternatief ontwerp is voor verkeersveiligheid niet gelijkwaardig ten opzichte van het Tracébesluit. Het ontwerp voldoet op belangrijke onderdelen niet aan de richtlijnen voor een verkeersveilig ontwerp en de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen."*

Het ARU en TB hebben een sterk verschillend ontwerp (gescheiden rijbanen bij TB vs. weefvak bij ARU), maar bij beide verbetert de verkeersveiligheid. Het aantal risicovolle punten (locaties met splitsende of samenkomende rijbanen, met overgangen tussen licht en donker, of met scherpe bogen) zijn bij het ARU en het Tracébesluit bijna gelijk: respectievelijk 27 en 25.

- Het ARU leidt naar verwachting tot 20% minder 'slachtoffer-ongevallen' per jaar op de Ring en aansluitende snelwegen dan het TB. Dat komt doordat de groei van het autoverkeer bij het ARU wordt beperkt.
- Het TB en ARU hebben beide een positief effect op de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Omdat bij het ARU de totale groei van het autoverkeer wordt beperkt, scoort het ARU hier beter dan het TB.
- Bij het Tracébesluit verdwijnt het weefvak in de bak bij Amelisweerd. Dit heeft een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid in de bak zelf. Echter, de weefbewegingen worden verplaatst naar andere locaties op de Ring: voor en na de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Daardoor moeten weggebruikers beslissingen nemen over de route die ze rijden op locaties die minder goed passen bij hun verwachtingspatroon.
- Bij het ARU worden er weliswaar weefvakken in de bak bij Amelisweerd toegepast, maar zijn er wel vluchtstroken in de bak. Bovendien wordt een lagere maximumsnelheid toegepast om de doorstroming te verbeteren en de kans op ongevallen en de impact daarvan te verkleinen. Het ontwerp is relatief eenvoudig en begrijpelijk voor de weggebruiker.

Ook voor het ARU heeft een volledige verkeersveiligheidsbeoordeling plaatsgevonden (rapportage Arcadis). Het aantal risicolocaties met een 'groot risico' is in het TB is weliswaar kleiner dan bij het ARU maar uit de Verkeersveiligheidseffectbeoordeling komt naar voren dat als het gaat om het aantal geprognostiseerde

slachtofferongevallen op het traject het TB en het ARU elkaar weinig ontlopen. Er blijft ook bij het TB sprake van een significant aantal risicolocaties.

Afwijken van richtlijnen

In het ARU wijken we inderdaad op een paar plekken af van de richtlijnen, maar dat doen we verantwoord.

- Voor het ontwerp van de A27 in het ARU zijn twee ontwerprichtlijnen van toepassing. De AGR (Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975) is er één. De andere is de Nederlandse ROA (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen) uit 2019. Beide richtlijnen gaan uit van een rijstrookbreedte van 3,50 meter, maar dan wel in combinatie met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur (of hoger).
- In het ARU is de A27 in de bak bij Amelisweerd ontworpen met 2x6 rijstroken met vluchtstroken. De rijstroken hebben een breedte van 3,30 meter. Hiermee wijkt het ARU af van deze richtlijnen.
- Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt er in ARU een maximumsnelheid van 80 km/u in combinatie met trajectcontrole toegepast. Daarnaast wordt er in het ARU actief ingezet op beperking van de groei van het autoverkeer.
- Afwijken van deze richtlijnen is niet uitgesloten maar dit vergt wel een grondige motivering. Er wordt in dergelijke grote wegenprojecten vrijwel altijd ergens afgeweken van de richtlijnen.
- Voor het ARU geldt dat de motivering voor deze afwijking gelegen is in een combinatie tussen milieu/klimaat, omgevingskwaliteit, een lagere maximum snelheid, verkeersveiligheid en doorstroming.

3. Betalen naar Gebruik en overig wel / geen vastgesteld beleid

In de brief aan de Tweede Kamer stelt de minister "Het voorstel van de regio gaat uit van niet vastgesteld beleid waaronder Betalen naar Gebruik en past niet binnen de actuele beleidsuitgangspunten."

Bij ARU is zowel in de variant mét als zónder Betalen naar Gebruik (BnG), in de volksmond ook wel rekeningrijden genoemd, uitgegaan van aanvullend regionaal beleid, wat in alle gevallen vastgesteld beleid is. Voorbeelden zijn: de invoering van betaald parkeren in de gehele gemeente Utrecht en inzet van lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen (vastgelegd in Coalitieprogramma 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat'). Ook is ingezet op intensivering van mobiliteitsmanagement. Dit sluit aan op de insteek van Goedopweg (samenwerkingsverband van Rijk, provincie Utrecht en gemeenten) om te komen tot meer afspraken met werkgevers in meer gebieden in de regio.

Ook zonder BnG verbetert het ARU de bereikbaarheid aanzienlijk en is daarmee een gelijkwaardig alternatief voor het TB.

Ook zonder BnG verbetert het ARU de bereikbaarheid aanzienlijk. Hoewel er ten opzichte van het ARU mét BnG sprake is van wat hogere voertuigkilometers op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, is het aantal voertuigkilometers nog steeds 3% (hoofdwegennet) en 6% (onderliggend wegennet) lager dan in de situatie met TB zonder BnG. Dat komt doordat we in het ARU inzetten op capaciteitsuitbreiding van de A27 én modal shiftmaatregelen (verbeteringen OV, fiets en P+R). Daarbij zijn bewust maatregelen geselecteerd die zo'n groot mogelijk effect hebben op vermindering van de autoritten op A27. Zowel de kosten als baten van deze maatregelen zijn meegenomen in het ARU.

4. Doorlooptijd realisatie ARU aanmerkelijk korter

In de brief aan de Tweede Kamer stelt de minister "Een nadere uitwerking van een alternatief zou vragen om een naar verwachting langdurige nieuwe ruimtelijke procedure. Potentieel kan dit gevolgen hebben voor de woningbouw. Het ontwerp wijkt te veel af om binnen de lopende procedure van het Tracébesluit te kunnen worden opgenomen als wijziging."

Opvallend is dat in diezelfde brief de minister stelt dat het regioalternatief voor een belangrijk deel overeenkomt met het Tracébesluit. De regio wil dan ook met die delen die overeenkomen met het TB voortvarend aan de slag.

De realisatie van het ARU is een stuk eenvoudiger, waardoor juist tijd wordt gewonnen en extra proceduretijd gecompenseerd kan worden. Omdat bij ARU de bak niet wordt verbreed en het folie ongemoeid blijft, is ARU een minder complex project dat eenvoudiger te bouwen is, in kortere tijd en met minder hinder en risico's tijdens de uitvoering. Het slaan van de damwanden die bij het TB nodig zijn, kost bijvoorbeeld 15 maanden extra tijd t.o.v. een oplossing waarbij die damwanden niet nodig zijn.

Het ARU is daarnaast ook beter te faseren, wat de bouwhinder van wegwerkzaamheden verder beperkt: door het alternatief voor de auto (openbaar vervoer, fiets en overstappunten) als eerste te versterken kan automobilisten een alternatief worden geboden voordat de hinder van de wegwerkzaamheden start.

Tot slot is bij het TB sprake van een statische oplossing (eenmalige capaciteitsuitbreiding), terwijl bij ARU kan worden bijgestuurd als de hoeveelheid verkeer of de doorstroming zich anders ontwikkelt dan verwacht. Dat geldt zowel voor tijdens de bouwwerkzaamheden als daarna.

5. Kosten en risico's

In de brief aan de Tweede Kamer stelt de minister "Het ontwerp voor de weg is op dit moment logischerwijs nog niet ver uitgewerkt. De kosten van het alternatief (wegontwerp en aanvullende maatregelen) zijn daardoor nog niet goed te beoordelen. "

We hebben door Arcadis een kostenraming laten maken voor zowel het ARU als het TB. Waarbij Arcadis, een bureau dat ook in opdracht van het Rijk aan diverse grote infrastructurele projecten werkt, met dezelfde uitgangspunten heeft gerekend als bij het TB. Dit is op basis van publiekelijk beschikbare informatie gebeurd. Door deze aanpak zijn de kosten van het TB en het ARU wel degelijk te vergelijken.

ARU goedkoper

Uit de berekening blijkt dat het ARU goedkoper is dan het TB. Het ARU is geraamd op ca. 1,6 miljard euro (+/- 30%). De kosten voor het TB komen uit op 2,1 miljard euro. Dat het TB duurder dan het budget dan het Rijk hiervoor heeft gereserveerd (€ 1,725 mld.) komt deels omdat er grote inflatie is in bouwkosten en materialen. Daarbij komt dat de risico's bij het TB omvangrijker en ingrijpender zijn. Het TB kent een groot risico op het scheuren van het folie aan de zuidzijde van de bak door de werkzaamheden. Om dit te vermijden is in het TB een systeem van ruim 60 meter diepe schermwanden opgenomen om het grondwater te reguleren. Deze diepe schermwanden moeten onder meer onder twee spoorviaducten door worden aangebracht. Deze technische uitvoeringsrisico's zijn bij het ARU niet aanwezig.

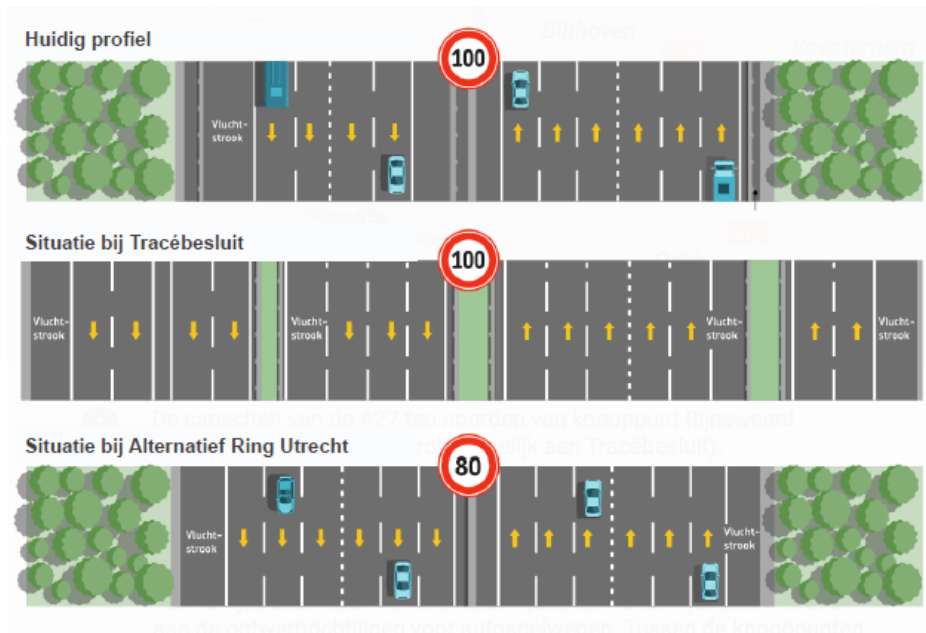
Maatschappelijke baten ARU

Tegenover kosten staan (maatschappelijke) baten. Ook in die baten verschillen ARU en het TB. Het ARU heeft een hoger maatschappelijk rendement per euro dan het TB (zie MKBA ARU). Het TB is gericht op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid en het niet verslechteren van de leefbaarheid. Die doelstellingen zijn ook bij ARU gehanteerd voor de vergelijkbaarheid tussen TB en ARU. Omdat er in de regio, maar ook landelijk veel belang wordt gehecht aan brede welvaart, zijn er bij ARU aanvullende doelstellingen gehanteerd. Zowel op het verbeteren van leefomgeving en klimaat (CO₂-uitstoot) en het verbeteren van de gezondheid van mensen scoort het alternatief beter dan het TB. Daarnaast levert het TB uitsluitend verbeteringen voor de automobilist op, terwijl van de fiets-, OV- en hubmaatregelen bij ARU een grotere groep reizigers kan profiteren.

6. Bomenkap

"Een opmerkelijk feit uit het rapport van de minister is, dat voor het ARU nagenoeg evenveel bomen gaan sneuvelen in park Amelisweerd, als bij het plan van de minister"

Deze bewering verscheen in mediaberichtgeving nadat de Kamerbrief was verstuurd, maar is onjuist. Het behoud van Amelisweerd door de betonnen bak niet te verbreden is immers één van de belangrijkste drijfveren. Bij het ARU wordt de bak Amelisweerd niet verbreed, terwijl bij het TB de bak aan weerszijde met 15 meter wordt verbreed. Dus het bos Amelisweerd blijft bij het ARU nagenoeg helemaal behouden, terwijl bij het TB alleen al voor het verbreden van de bak over een lengte van ca. 650 meter een strook van 30 meter bos dan wel ander groen moet wijken. Wel is het zo dat bij het ARU t.b.v. de realisatie van het dak op de bak enkele bomen moeten worden gekapt. Maar ook daarvoor geldt dat dit per saldo minder bomen zijn dan het aantal bomen dat moet worden gekapt t.b.v. het dak op de bak bij het TB. In het ARU worden namelijk twee kortere overkappingen gerealiseerd en in het TB één lange. Die twee kortere zijn beter in te passen waardoor ook daarvoor minder bomen hoeven te sneuvelen dan bij het TB. Zowel in het TB als het ARU krijgt het dak op de bak een groene inrichting.



Zoals gezegd, de gemeente en de provincie gaan alsnog de dialoog aan met het ministerie van IenW, zowel ambtelijk als bestuurlijk, om het ARU te verduidelijken. We houden u op de hoogte over de uitkomst van deze gesprekken.