



## Platform Participatie

## Ring Utrecht A27/A12

**Persoonsgegevens:**

Geslacht man  
Voorletters A.  
Tussenvoegsel van  
Achternaam Dijk  
Leeftijdsklasse 31 t/m 50 jaar  
(mede) Namens TLN,  
J. Verkiel  
Boris Pasternaklaan 22  
2719 DA Zoetermeer,  
06-22915131  
jverkiel@tln.nl  
Bedrijf/Organisatie EVO Fenedex

**Bereikbaarheidsgegevens:**

Postcode 2718 SG  
Straat Signaalrood  
Huisnummer 60 Toevoeging  
Plaats Zoetermeer  
Telefoonnummer (06) 55 76 34 03  
E-mail adres [a.van.dijk@evo.nl](mailto:a.van.dijk@evo.nl)  
E-mail adres (controle) [a.van.dijk@evo.nl](mailto:a.van.dijk@evo.nl)

**Reageren**

Een ieder kan reageren op Ring Utrecht A27/A12

## Uw reactie

Directie Participatie  
Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Zoetermeer, 20 juni 2016

Onderwerp: Zienswijze EVO Fenedex en TLN op Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht en de MER

Geachte heer/mevrouw,

Hieronder geef ik u, namens EVO Fenedex en TLN, onze gezamenlijke zienswijze aangaande het Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht en de MER.

## Verbreiding cruciaal

De uitbreiding van de Ring Utrecht is cruciaal voor een bereikbaar en aantrekkelijk Utrecht. De draaischijf van het Nederlandse wegennet, de Ring rondom Utrecht, is tevens het hart van onze nationale weginfrastructuur. Om het bedrijfsleven in Nederland zowel kwalitatief als kwantitatief hoogwaardig bereikbaar te houden over de weg is doorstroming op de Ring Utrecht dus cruciaal. In dat kader verwelkomen EVO Fenedex en TLN dit Kabinetsplan met betrekking tot de Rijkswegen A27, A12 en A28 van harte.

## Snelheid besluitvorming

De Regering heeft bij het aantreden aangekondigd dat zij een besluit gaat nemen over de Ring Utrecht. Dat is een goede zaak, want dit loopt al lang. Tussen Rijk en regio, waaronder stad Utrecht, zijn daarover eensluidende afspraken gemaakt. Zowel over het proces als over de inhoud. De formele belangenafweging wordt nu door dit Ontwerp Tracébesluit voortvarend geëffectueerd door de Minister. De aangebrachte versnelling in dit besluitvormingsproces stellen wij zeer op prijs.

## Jaarlijkse schade

EVO Fenedex en TLN pleiten voor betere doorstroming op ons hoofdwegennet. Voor onze leden is een ongestoorde aan- en afvoer van producten, halffabricaten en diensten naar afnemers immers essentieel. Een optimaal functionerende infrastructuur voor het vervoer van goederen over onder andere de wegen is cruciaal voor het investeringsklimaat en vestigingsklimaat voor bedrijven en dus voor ons nationaal verdienvermogen. Jaarlijks is er 850 miljoen euro aan economische schade veroorzaakt door files. We zetten ons in om dit tot een minimum te beperken. Want we willen de economische ontwikkelingen niet afremmen. Zonder daarbij overigens de leefbaarheid voor inwoners nodeloos zwaar te belasten. Dat is immers goed voor onze welvaart en ons welzijn. De voorgenomen uitbreiding van de Ring rondom Utrecht is een belangrijk element in die schadebeperking.

## Mobiliteitsplan Stad Utrecht

Ook het onlangs vastgestelde stedelijke mobiliteitsplan van de stad Utrecht is voor haar succes afhankelijk van meer capaciteit, doorstroming en veiligheid op de wegen rondom de stad. EVO Fenedex en TLN hebben zorgen of deze samenhang voldoende in de uitwerking van beide plannen wordt meegenomen. Wij pleiten ervoor dat beide plannen goed met elkaar in overeenstemming worden gehouden zodat de lokale verkeersafwikkeling in overeenstemming blijft met wat de Rijkswegen aan kunnen. Dat sterkt de lokale leefbaarheid én de nationale bereikbaarheid.

## Mobiel Nederland

In samenwerking met 31 andere organisaties uit het mobiliteitsveld pleiten wij voor meer aandacht en middelen voor onder andere wegvervoer. Die oproep achten wij gegrond omdat uit de publieksrapportage Rijkswegennet 2015 blijkt dat het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar met 2,2 procent is toegenomen. De jaarfilezwaarte is met 26,8 procent gestegen naar 10,2 miljoen kilometerminuten. Het aantal uren dat alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, is gestegen met 22,3 procent. Hiermee komt het reistijdverlies voor alleen al de mobiliteit op de weg in 2015 op 55,6 miljoen uur voertuigverliesuren op jaarbasis. De Ring Utrecht is helaas goed vertegenwoordigd in deze landelijke statistieken.

## Files bestrijden noodzakelijk

De doorstroming op onze wegen morgen en overmorgen begint met vandaag de juiste keuzes maken. De filedruk stijgt. Dat levert schade op in meerdere opzichten. Zo stijgt ook de noodzaak om te investeren in knelpunten op de Nederlandse wegen. Uit onderzoek van TNO in 2015 is gebleken dat in 2014 de totale schade van files op de snelwegen voor bedrijven 655 tot 852 miljoen euro bedroeg. Files veroorzaken niet alleen ergernis, maar ook grote financiële schade voor de hele logistieke keten. Door vertragingen liggen producten bijvoorbeeld te laat in de winkel of komen producten te laat in andere fabrieken aan, wat het productieproces flink vertraagt. In de Economische Wegwijzer 2015 staat de top-20 trajecten van duurste files voor bedrijven in Nederland. Economische schade kan uitgedrukt worden in tijdverlies & brandstofverspilling maar ook in ongezonde frustraties en maatschappelijke schade. Ook leveren files extra uitstoot en veroorzaken daarmee een minder schone lucht.

## Verbreding essentieel onderdeel van maatregelenpakket

Om onze economie te laten draaien blijft goederen- en dienstenverkeer noodzakelijk. Winkels en horeca moeten tijdig en efficiënt bevoorrad worden en ook materialen en dienstverleners moeten op het juiste tijdstip op de werklocatie aanwezig kunnen zijn. Onze leden doen bijzonder veel moeite om op een schone en efficiënte manier goederen te vervoeren en diensten aan te bieden. We doen actief mee aan convenanten en programma's als milieuzoneringen, green deal Zero Emission Stadslogistiek, Beter Benutten Vervolg, Smart Mobility enzovoorts. Dat zijn noodzakelijke en tegelijk ingrijpende zaken voor onze leden. Voor draagvlak voor die medewerking is het op orde houden en aanleg van de noodzakelijke infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde.

## Mobiliteitsbehoefte groeit

Een volwaardige en bredere Ring Utrecht is van (inter-)nationale betekenis en ook van groot belang voor de aantrekkingskracht, groei en bloei van de regio en stad Utrecht. Willen we onze wereldwijde topositie in infrastructuur behouden dan moeten we blijven investeren in de doorstroming en capaciteit van onze infrastructuur, betere aansluitingen en onvoldoende functionerende knooppunten zoals Rijnsweerd en Lunetten aanpakken. Ook investeren we graag in nieuwe vormen van slimme mobiliteit teneinde een duurzame en gezonde economische groei na te kunnen streven. Ondanks dat blijft de verkeersintensiteit groeien door economische groei en de toenemende menselijke behoefte aan mobiliteit. Dus niet alleen vanwege de getsalmatige toename van inwoners, bedrijfsvestigingen en bezoekers, ook vanuit onze sociale-maatschappelijke behoeften. De economie trekt weer aan en onmiddellijk neemt ook de mobiliteit weer toe. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wijst op een sterke toekomstige druk op de bestaande capaciteit. Door verdere verstedelijking komt de bereikbaarheid in, rondom en tussen steden nog verder onder druk te staan. Bij het voorkomen van een te hoge druk behoeven alle modaliteiten aandacht, ook wegvervoer. Wij zijn overtuigd van de verkeerskundige noodzaak om te ontweken en mede om die reden het aantal rijstroken uit te breiden. Ook op de A27 en wel naar 2x7 rijstroken. Deze investering gaat uiteraard voor de kostenbesparing en toekomstige baten uit.

## Voorspellingen

Ook in mobiliteit zal de komende decennia het nodige kunnen gaan veranderen. Mogelijke toekomstige technologische ontwikkelingen als intelligente transport systemen en de introductie van zelfrijdende voertuigen en hun maatschappelijke betekenis vallen nog moeilijk in te schatten. Bij het ontwikkelen van nieuwe scenario's en rekenmodellen moeten we continue rekening houden met de jongste, realistisch te verwachten ontwikkelingen en hun mogelijke effecten. Wij zijn ervan overtuigd en willen er op vertrouwen dat Rijkswaterstaat dat doet en blijft doen op een gedegen en verantwoorde wijze. De Regering heeft aangekondigd dat zij, om de toekomstige opgaven in mobiliteit goed in beeld kunnen te brengen, in het eerste kwartaal van 2017 de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wil gaan presenteren. Wij constateren nu dat voor de onderbouwing van dit Ontwerp Tracébesluit gebruik is gemaakt van de meest actuele strategische vervoersmodellen en inzichten van Rijkswaterstaat. Door meerdere indicatoren te combineren en gevoeligheidsanalyses en robuustheidschecks uit te voeren ligt de betrouwbaarheid van de voorspellingen op een hoog niveau. De nu reeds beschikbare indicatoren met betrekking tot het hoofdwegennet houden rekening met diverse sociaal-economische ontwikkelingen en vormen daarmee een deugdelijke onderbouwing.

## Stadsboulevards

In het onlangs door de gemeenteraad van Utrecht vastgestelde mobiliteitsplan staat dat een volwaardige Ring een uitgangspunt is voor de realisatie van dat mobiliteitsplan. De verbreding van en de aanpassingen aan de Ring zijn dus in het onderliggende verkeersmodel opgenomen. Dit mobiliteitsplan en het daarin geformuleerde bovengenoemde uitgangspunt komt het meest prominent tot uitdrukking door de omvorming van binnenstedelijke verbindingswegen tot zogenaamde stadsboulevards. Door de geplande aanleg van negen stadsboulevards dwingt het college van Utrecht meer automobilisten maximaal gebruik te maken van de Ring om via de juiste kant van de stad binnen te komen. Dat betekent dus extra verkeer op de Ring waar capaciteit voor moet zijn. Hier knelt de planning van beide plannen. De verbreding van de Ring zal immers pas in 2026 gereed zijn, terwijl de stad Utrecht inmiddels al bezig is de capaciteit van haar binnenstedelijke wegennet met stadsboulevards te verminderen. Dat vraagt om een betere afstemming zodat de stad, de regio en de rest van Nederland in de tussenliggende periode gewoon optimaal bereikbaar blijven. Zonder uitbreiding van de Ring rondom Utrecht zijn de doelen uit het stedelijke mobiliteitsplan niet haalbaar. Wij dringen aan op betere afstemming en versnelling in de uitvoering van de Ring Utrecht waar mogelijk.

## Mobiliteits- en verkeersmanagement

Het stadsbestuur van Utrecht wil mobiliteits- en verkeersmanagement gaan voeren dat automobilisten moet verleiden om meer via de Ringwegen de stad in te komen. Een aanname in het gemeentelijk mobiliteitsplan is dat tot 3% van de automobilisten met het openbaar vervoer of per fiets moet gaan reizen. EVO Fenedex en TLN onderschrijven die doelstelling, maar er moet ook rekening worden gehouden met de kans dat dat niet geheel lukt.

Dan is de druk op de Ringwegen wederom hoger dan gedacht. Al met al redenen genoeg om de Ring dus in ieder geval van extra capaciteit te voorzien, zodat het mobiliteitsplan van de stad ook echt een succes kan worden. Ook hier geldt dat de planning en managementsystemen dan wel op elkaar aan moet sluiten.

## Noordelijke Randweg Utrecht

Voor een volwaardige Ring Utrecht is ook de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) van belang. Eigenlijk zou deze verbinding 2x3 rijstroken moeten bevatten vinden wij. In elk geval is het slim om hier bij de aanleg van viaducten rekening te houden met toekomstige verbreding. De A27 en de NRU zijn verbonden bij de aansluiting Utrecht-Noord. In het Ontwerp Tracébesluit blijft deze aansluiting vrijwel ongewijzigd. Hier zijn capaciteitsproblemen te verwachten die voorkomen kunnen worden door de verbindingbogen te verdubbelen.

## Utrecht Science Park

Het Utrecht Science Park (USP) is een in economisch opzicht krachtig groeiend gebied van (inter-)nationale betekenis. De bereikbaarheid van USP kan op de langere termijn remmend zijn voor deze ontwikkelingen en moet dus goed geregeld worden. Zodoende kan dit gebied als vestigingsplaats interessant blijven voor bedrijven en instellingen. Kortom: gezonde groei van dit gebied moet gefaciliteerd worden. Het verbreden van het viaduct Universiteitsweg van vier naar negen rijstroken inclusief twee vrije ambulancestroken achten wij dan ook zeer op zijn plaats. De bereikbaarheid van USP kan ook

beter worden door in te zetten op meer parkeervoorzieningen in de directe omgeving van het hoofdwegenet en het creëren van goede verbindingen te voet, per fiets of openbaar vervoer naar USP. Die parkeervoorzieningen en verbindingen kunnen worden geïntegreerd in het omliggende landschap en zo eventueel een deel vormen van de natuurcompensatie. Het dubbelen van functies zorgt zodoende voor een aantrekkelijke en tegelijk functionele kernrandzone. Niet alleen het “dak op de bak” kan als een prachtige groene verbinding gaan fungeren voor belangrijke delen van stad. Ook elders kan “groen” ingepast worden zodat functies meer samengaan.

Wij verzoeken u vriendelijk doch dringend deze zienswijze in acht te nemen en dit ontwerp voortvarend om te zetten in een Tracébesluit. Wij wensen u daarbij veel succes.

Met vriendelijke groet,

Arno van Dijk, regioadviseur Utrecht/Flevoland en Noord-Nederland, EVO Fenedex

Signaalrood 60, 2718 SG Zoetermeer

06-55763403

a.van.dijk@evo.nl

Mede namens Jaap Verkiel, beleidsadviseur Team Strategie & Bedrijfsvoering, TLN

Boris Pasternaklaan 22, 2719 DA Zoetermeer

06-22915131

jverkiel@tln.nl

Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp-tracébesluit of de andere documenten? Wilt u ook aangeven waarom u dat vindt, en hoe dat verbeterd zou moeten worden?

Zijn er naar uw oordeel belangen over het hoofd gezien, en zo ja, welke?

Wordt u geraakt in uw belang, en zo ja, op welke wijze?

### **Bijlagen**

U kunt ook bijlagen toevoegen (totaal maximaal 18 Mb).

Bijlage 1

Bijlage 2

Bijlage 3

Bijlage 4

Bijlage 5

### **Privacy bepalingen**

De Rijksoverheid gaat zorgvuldig om met uw persoonsgegevens en houdt zich aan de bepalingen in de Wet bescherming persoonsgegevens.

Uw bereikbaarheidsgegevens worden gebruikt voor verdere correspondentie over dit project. U bent er zelf voor verantwoordelijk dat de inhoud van uw reactie niet te herleiden is tot uw persoon. De Rijksoverheid wijzigt inhoudelijk niets aan uw reactie.