

**Van: Tien Bewoners&Milieuorganisaties uit het Utrechtse**

**Aan: De leden van de gemeenteraad Utrecht, leden van de Provinciale Staten Utrecht en Leden van de Tweede Kamercommissies V&W en VROM**

**Betreft: Voorkeursrichting Ring Utrecht**

**Utrecht, 27 november 2009**

Geachte Raadsleden, Statenleden en Kamerleden,

Op 3 november heeft het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) een besluit genomen over de Ring Utrecht. Wij zijn tien Utrechtse bewoners- en milieu-organisaties en hebben besloten u een gezamenlijke brief over de voorkeursrichting te sturen zodat u niet van alle kanten met verschillende berichten benaderd wordt. We denken namelijk dat onze punten zeer gelijklopend zijn. We hebben 3 algemene punten. In de bijlage hebben we per deelgebied aangegeven wat we van het UVVB-besluit vinden en waar onze standpunten uit voort komen.

1. We zijn blij dat de nieuwe wegen van tafel lijken te zijn maar maken ons grote zorgen over de negatieve impact van voorkeursrichting

Aan alle kanten van Utrecht zijn we opgelucht dat de nieuwe grote doorsnijdingen van tafel zijn. Zoals ook u heeft kunnen lezen zijn er nog wel een aantal addertjes onder het gras, waaronder een nieuwe weg ten oosten van fort het Hemeltje en de combinatievariant.

En hoewel we opgelucht zijn dat er geen nieuwe wegen lijken te komen, zijn we toch niet gelukkig met de gekozen voorkeursrichting. Uw voorkeur zorgt voor grote milieuproblemen in onze woonwijken en groengebieden. Er zullen brede barrières rond de stad ontstaan, barrières die met het geplande ecoduct/natuurdak voor slechts een zeer beperkt deel worden opgelost. We hebben tevens het gevoel dat onze leefbaarheidsproblemen nogal luchthartig terzijde worden geschoven. Niet alle problemen kunnen immers met technische oplossingen, als geluidswallen, te lijf gegaan worden. Daarbij heeft de tussenrapportage laten zien dat er alternatieven bestaan.

Wij geloven niet meer dat het fileprobleem met extra asfalt kan worden opgelost. Wij vinden dat er juist extra in investeringen nodig zijn voor de buitengewoon noodzakelijke kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, zoals bepleit in het rapport 'De Kracht van Utrecht', ook begroot op 1,4 miljard (exclusief de Spoorlijn Utrecht-Breda, die uit andere gelden kan te worden bekostigd)

2. De Kracht van Utrecht zou verder onderzocht moeten worden

De Kracht van Utrecht slaagt er het beste in om het de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen. De vorm van prijsbeleid waarin de Kracht van Utrecht sprake van is, sluit goed aan op de gekozen lijn van het rijk, namelijk 7 cent per kilometer.

Het is onze indruk dat er belangrijke voordelen van de Kracht van Utrecht bij de besluitvorming buiten beschouwing gelaten zijn. De OV-varianten (waaronder de KvU) zijn ook niet in de overzichtstabel van de Tussenrapportages opgenomen.

- Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen van de voorkeursrichting voor de hoge ambities op het gebied van binnenstedelijk bouwen binnen het NV Utrecht verband?
- Wat is het advies van de rijksbouwmeester over de mogelijkheden voor de stad die de KvU en OV+++ bieden?
- Hoe is de komende jaren een stevig OV(ring)netwerk te combineren met de stedenbouwkundige ontwikkelingen van de regio?
- Hoe groot is de afname van het aantal voertuigverliesuren bij de KvU en het OV+++?
- Hoe groot is het effect van de Kracht van Utrecht (KvU) op milieu en leefbaarheid in woonwijken langs de snelwegen, in vergelijking met de snelwegvarianten?
- Maar ook hoe kan de mate van luchtvervuiling afnemen terwijl de normen voor bijvoorbeeld NOx veel minder aanscherpen dan de toename van het verkeer? Idem voor geluid. Een simpele rekensom zou toch moeten laten zien dat deze normen met de voorkeursrichting lastig te halen zijn.

Zo zijn er nog veel vragen die in de tussenrapportage niet beantwoord worden, vragen waarvan wij denken dat ze heel relevant zijn. U zou volgens onze organisaties daarom niet zomaar akkoord moeten gaan met besluitvorming zonder een rapportage met een nadere onderbouwing van de doorrekening van de KvU. We hopen dat u ervoor zult zorgen dat de KvU of een vergelijkbaar systeem wordt meegenomen in de volgende onderzoeksfase van de MER zodat er meer inzicht komt in de mogelijkheden van de KvU, van een combinatie tussen een prijsbeleid, een goed OV en beperkte uitbreiding van wegen en de leefbaarheidproblemen die met de voorkeursrichting worden opgeroepen.

### 3. Proces en procedures

Niet alle burgers voelen zich, met alle respect, voldoende serieus genomen door VERDER en het UVVB. De informatievoorziening is op vele plaatsen voor verbetering vatbaar. Zo moet je als burger alle relevante documenten van minimaal 2 plaatsen van het internet halen, zonder dat dit duidelijk wordt aangegeven. Informatieavonden worden op het laatste moment afgezegd, we moeten uit de krant vernemen wat de uiteindelijke plannen zijn en ook wordt er geen duidelijke informatie gegeven over wanneer welke overheid waarover besluit. Zo bleek achteraf dat de ad hoc commissie van Provinciale Staten gesproken heeft over de voorkeursrichting, terwijl zelfs niet eens alle documenten online beschikbaar waren. Noch voor statenleden, noch voor burgers. We zijn daarom blij dat de provincie besloten lijkt te hebben om organisaties uit de regio alsnog te horen. De uitnodiging voor de bewonersbijeenkomst op 23 november was overigens niet op de VERDER-site te vinden!

Burgers die direct getroffen worden moeten toch de gelegenheid krijgen om documenten te kunnen bestuderen en er experts naar de onderbouwing van de doorrekeningen te laten kijken, is volgens ons niet meer dan fatsoenlijk bestuur. En dat is in de Staten van Utrecht niet gebeurd. U verwacht dat burgers een serieuze inbreng leveren, dan moet dat wel mogelijk gemaakt worden. We hopen dat u VERDER hierop aan zult spreken.

Ook formeel procedureel worden er voor ons onnavolgbare stappen ondernomen. Nu is er sprake van een Tussenfase en een strategische MER, waarop we niet hebben kunnen inspreken. Er wordt halverwege de MER fase 1 een voorkeursrichting gekozen, terwijl die normaal het resultaat is van de MER fase 1. We zouden in september geconsulteerd worden, nu wordt dat mei 2010. We weten nog steeds niet welke partijen er door

Rijkswaterstaat in aanmerking komen voor deze consultatieronde. En dat nog los van allerlei discussies over opname van de ring Utrecht in de crisis- en herstelwet. Al met al willen we meer en betere informatie krijgen en beter op de hoogte gehouden worden en dat er de mogelijkheid wordt geschapen om onze inbreng te leveren in dit proces. Kunt u ons daarin helpen?

Concluderend:

- zijn we blij dat de voorkeursrichting geen nieuwe wegen door/langs Leidsche Rijn, Vleuten Haarzuilens en Amelisweerd/Rhijnauwen bevat.
- Vinden we dat de procedure en de manier waarop er met bewoners&milieuorganisaties wordt omgegaan nogal zorgwekkend. We willen weten waar we aan toe zijn: Eénrichtingverkeer? Of hoor, wederhoor en dialoog?
- Vinden we dat de voorkeursrichting zulke ernstige gebreken vertoont op het gebied van leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling in de stad Utrecht, dat het niet de (enige) voorkeursrichting zou moeten zijn.
- Willen we dat de onderzoeken naar de Kracht van Utrecht zo snel mogelijk openbaar gemaakt worden en in het verlengde daarvan verwachten we dat de Kracht van Utrecht daardoor ook in de MER fase 2 zou moeten blijven meedoen.

Namens de Vrienden van een Groen Haarzuilens, Stichting Behoud Heycopgebied, Stichting Behoud Veenweidegebied Kockengen, Stichting Het Groene Hart, Stichting De Groene Buffer, Werkgroep A27 Voordorp, Werkgroep A27 van Stichting Rijnsweerd, Utrecht Natuur en Milieugroep Overvecht, Bewoners Overleg Lunetten,

Met vriendelijke groeten,

Stichting Groen  
Landschap  
rijnsweerd en de omgeving van de groen

Jan Korff de Gidts

Voorzitter van de Vrienden van Amelisweerd

Correspondentieadres:

Vermeulenstaat 60

3572 WR Utrecht

T: 06 3363 0344

## **BIJLAGE: Bewoners&Milieuorganisaties per deelgebied**

### **1. Overvecht (Natuur en Milieugroep Overvecht)**

De Noordelijke Randweg Utrecht loopt pal langs de wijk Overvecht. Op dit moment is het een gemeentelijke weg waar het op bepaalde tijden nog redelijk rustig is; met name 's nachts. In de spits staat het verkeer er stil, daarbuiten is de doorstroming geen probleem. Bij de nu voorgestelde voorkeursrichting wordt de NRU een 100 km-autoweg. Dat heeft enorme consequenties: een toename van verkeer, ook op de momenten dat het nu rustig is ('s nachts!), toename van lawaai en uitstoot van fijnstof en roet. Bovendien wordt nu al aangegeven dat de verkeersdruk op de weg hoog zal blijven. Met andere woorden: er wordt al toegegeven dat dit geen oplossing is voor het fileprobleem. Voor de bewoners van Overvecht is het zeker geen oplossing: zij worden geconfronteerd met nog meer overlast en dus een verslechtering van de leefbaarheid.

Geluidsschermen zijn voor een deel van de bewoners geen optie. Er staan meerdere tienhoogflats vlak langs de weg, dus bewoners hoger dan de tweede verdieping winnen niets bij een geluidsscherm. Bovendien is er nu vanuit de wijk zicht op de natuur aan de overkant van de wijk, zo dadelijk kijken de bewoners uit op een muur.

Deze natuur aan de overkant van de weg is het Noorderpark. Dit gebied, dat deels nog ontwikkeld wordt, moet hét natuurgebied voor de Overvechters worden. Omdat aan de Noorderparkkant van de weg geen geluidsscherm zal komen, zal de herrie hier enorm toenemen, want niet alleen het lawaai van het extra verkeer zal zich als een deken over het gebied neerleggen, het tegen het scherm teruggekaatste lawaai komt hier nog bij. Wie gaat hier voor zijn ontspanning dan nog wandelen?!

De nu gekozen voorkeursrichting is dus voor de wijk Overvecht beslist geen oplossing, maar een vergroting van het al bestaande probleem! De leefbaarheid wordt in de studies niet meegenomen. Wil het rijk naar een **werkelijke en duurzame oplossing** toe, dan is het zeer aan te bevelen het rapport De Kracht van Utrecht serieus mee te nemen in het onderzoek naar alternatieven.

### **2. Lunetten (Bewoners Overleg Lunetten (BOL))**

Andermaal wil het Bewoners Overleg Lunetten (BOL) haar standpunt m.b.t het faciliteren van de mobiliteit aan u voorleggen en u bewegen tot het realiseren van een werkelijk duurzame oplossing.

Al jaren worden de bewoners van Lunetten belast met overmatig verkeerslawaai. Zeven dagen in de week, 24 uur per dag. Als een strop om de nek is Lunetten omgeven door verkeerswegen. Nu door uw besluit om knooppunt Lunetten te verdubbelen, de A27 en de A12 te verbreden, later nog eens de A12 zone te ontwikkelen wordt deze strop nog verder aangetrokken. U doet dit willens en wetens, zoals u schrijft in het "Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht, 2 november 2009: *"Aandachtspunt voor luchtkwaliteit en gezondheid zijn de wijken Lunetten en Voordorp. Dit komt door de toename van de intensiteit op de A12 en de A27. Om aan de geluidsnormen te voldoen zijn waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig bij/in deze wijken. "De verbreding ( A27) leidt tot een toename van extra belasting van geluid en lucht voor de woningen in Lunetten langs de A27 en de A12 ."(zie onder meer fig. 19).*

Over de Waterlinieweg wordt geschreven: *"De ontwikkeling van de A12-zone zal op de langere termijn leiden tot een toename van de verkeersintensiteit. De grootste groei van het autoverkeer (intensiteiten) doet zich vooral voor op het OWN. De Waterlinieweg krijgt circa 5.000-6.000 extra motorvoertuigen te verwerken. De 't Goylaan wordt ook drukker door de realisatie van de A12-zone."*

Uit hetzelfde onderzoeksrapport blijkt dat de steden in de toekomst meer en meer compact worden. Vrij weergegeven, staat er: *“Het versterken van de A12 en A27 is in lijn met het vigerend ruimtelijk beleid van hoge dichtheden en concentratie van functies. ( de Uithof, Papendorp en de ontwikkeling van de A12-zone).”*. (§ 6.3.4. Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht, 2 november 2009). Compact bouwen heeft positieve effecten zoals de bijdrage die geleverd kan worden aan de beperking van de mobiliteit, de voorkoming van de aantasting van (natuur)gebieden buiten de stad en de mogelijke besparing van energie. In een compacte stad ontstaat echter door de concentratie en vermenging van functies een opeenstapeling van milieubelasting die vooral drukt op de leefkwaliteit van de bewoners. (Onderzoek WHO).

De Europese normen voor luchtkwaliteit en geluid zijn niet toereikend om deze last op te heffen. Zij zijn slechts een resultaat van onderhandeling gebaseerd op economische haalbaarheid. Niet op een werkelijk druk op een leefbare woonomgeving zoals die door de bewoners van een gebied wordt ervaren.

De teleurstelling van de bewoners van Lunetten voor de keuze van de eigen bestuurders en volksvertegenwoordigers om kwaliteit van leven enkel te vertalen naar economische groei, uitbreiding van geluidsoverlast en vervuiling van de lucht ten koste van de gezondheid van de eigen bevolking is groot en leidt tot verbazing, boosheid en afkeer van de politiek. Het strookt niet met andere geluiden geuit door dezelfde bestuurders: „Geluidsoverlast veroorzaakt grote gezondheidsproblemen. Denk aan mensen die slecht slapen doordat ze in de buurt van snelwegen wonen”, aldus milieuminister Cramer in het NRC.

Een van de zes pijlers van het kabinetsbeleid is: 'Duurzame leefomgeving'. Met deze pijler zegt het kabinet te werken aan concrete stappen naar een duurzame samenleving. Zo slaat Gedeputeerde Staten van Utrecht een juiste richting in met haar plan om heel Utrecht per 2040 energiezuinig te laten zijn. Haaks hierop staat de politieke keus voor de voorkeursrichting Ring Utrecht. Niet de leefbaarheid van bewoners, maar reistijdenverlies en financiële mogelijkheden zijn de parameters geweest. Alles voor een reistijdwinst van enkele seconden.

Terwijl u onderkent *“ dat het openbaar vervoer een bijdrage moet leveren aan het oplossen van de congestie, althans het bereikbaar en leefbaar houden van de stad en regio Utrecht”*, u bewoners vraagt om te komen met voorstellen voor oplossingen veegt u een volwaardig alternatief om capaciteitsuitbreiding van de wegen te voorkomen, nota bene ingebracht door bewoners via de Kracht van Utrecht, van tafel.

Dit omdat u kiest om beleid te baseren op vrijwilligheid, en u niet de moed heeft om beleid te willen aanscherpen via een zodanig dwingend mobiliteitsmanagement waardoor reizigers voor een andere vervoersmodaliteit kiezen dan de auto.

U moet de vooronderstelling loslaten dat mobiliteit en goederenvervoer voornamelijk mogelijk is per auto of vrachtauto. U moet zich niet laten leiden door vastgeroeste overtuigingen, (voor)oordelen en ingesleten gedragspatronen.

Alleen het volledig investeren in het op peil brengen van alternatieve vervoersmodaliteiten voor het autovervoer leidt in alle opzichten tot een werkelijk duurzame samenleving.

Tot slot vragen wij u om deelname van bewoners meer te laten zijn dan reageren op al met andere partijen afgekaarte plannen, en hen tijdens het ontwikkelen van de MER mee te laten denken. De Kracht van Utrecht laat zien dat bewoners daartoe in staat zijn.

### **3. Voordorp en Voorveldse Polder (Werkgroep A27 Voordorp)**

Wij willen het volgende onder uw aandacht brengen. De wijk Voordorp ligt pal langs de A27. Momenteel ondervinden de bewoners al veel last van het verkeerslawaai en van een slechte luchtkwaliteit. Wij zien in de voorkeursrichting die nu is aangenomen (variant 2 uit de Planstudie Ring Utrecht) geen oplossing voor de huidige problematiek. Sterker nog, de situatie zal er alleen maar door verslechteren: nog meer lawaai, nog meer fijnstof en roet.

Een verbreding van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd en/of een opwaardering van de NRU tot snelweg zal leiden tot toename van het autoverkeer. Automobilisten komend vanuit het westen zullen via de NRU de A27 naar het zuiden (langs Voordorp) of noorden inslaan. Het argument dat deze variant de doorstroming bevordert is een loos argument, omdat het meer verkeer gaat aantrekken dat dan alsnog gaat vaststaan. We pleiten als Werkgroep A27 Voordorp al jarenlang voor een 80 km regime op de A27 en voor het overkluizen van de A27 ter hoogte van de wijk Voordorp. Het is ons niet duidelijk waarom het ecoduct niet is doorgetrokken tot onze wijk.

Begin januari 2009 hebben we aan Eric Diepstraten van het Programmabureau VERDER bijna duizend handtekeningen (975 om precies te zijn) aangeboden die we in twee weken tijd binnen Voordorp en de Voorveldse polder (een totaal van 1475 woningen) hebben verzameld. **Vijfentachtig procent van de mensen** die thuis waren hebben een handtekening gezet tegen de verbreding van de A27. Een duidelijk signaal, en nogmaals willen de Voordorpers oproepen de huidige problemen op te lossen en het rapport De Kracht van Utrecht serieus te bestuderen en mee te nemen in de alternatieven.

### **4. Rijnsweerd (Werkgroep A27 van Stichting Rijnsweerd Utrecht)**

De provincie Utrecht is nu nog een aantrekkelijke plek om te wonen, te leven, te werken en te ondernemen. Maar het toenemende verkeer bedreigt het huidige evenwicht van aantrekkelijke steden, dorpen en mooie landschappen. De provincie Utrecht dreigt het slachtoffer te worden van haar eigen aantrekkingskracht. De bewoners van Rijnsweerd ervaren dit al dagelijks. De wijk Rijnsweerd ligt direct aan de A27. Er is nu al sprake van geluidsoverlast en een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer op de snelwegen rondom onze wijk. Een verbreding van de A27 zal nog meer verkeer aantrekken. Nu al is 30-40% van het verkeer op de A27 doorgaand verkeer. Meer asfalt trekt meer verkeer aan; daardoor zal het fileprobleem blijven bestaan. Het bieden van de gelegenheid tot meer autoverkeer in onze provincie zal wel leiden tot extra geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit, ook in de wijk Rijnsweerd.

Wij verzoeken u serieus te streven naar alternatieven voor wegverbreding van de A27, zoals voorgesteld in het rapport De Kracht van Utrecht. Wat namelijk wel helpt om files, luchtvervuiling en klimaatverandering tegen te gaan, zijn bijvoorbeeld kilometerheffingen, telewerken en beter openbaar vervoer. Ook een 80-kilometer-regime op de A 27 tussen Lunetten en Voordorp en het overkluizen van de huidige A27 helpen mee om de geluidsoverlast te beperken en de luchtkwaliteit in Rijnsweerd en andere wijken te verbeteren.

De missie van de provincie Utrecht is volgens uw website: *Samen zorgen voor een duurzame en aantrekkelijke regio waarin people, planet en profit in balans zijn.* Op basis van deze missie vragen wij u te kiezen voor oplossingen die de leefbaarheid verbeteren in plaats van verslechteren en die ook toekomstige generaties een gezond woonklimaat bieden in de provincie Utrecht

### **5. Haarzuilens (Vrienden van een Groen Haarzuilens) en Heycopgebied (Stichting Behoud Heycopgebied)**

Minister Eurlings liet in een tv-uitzending weten, dat een (snel)weg door of langs Leidsche Rijn er niet komt. Ook wethouder De Bondt van de gemeente Utrecht bevestigde dit in een radio-interview. De Stichtingen Vrienden van een Groen Haarzuilens en Behoud Heycopgebied zijn uiteraard blij om deze reacties. Echter wij maken ons zorgen dat de minister gelijktijdig zegt, dat hij natuurlijk niet weet wat zijn opvolger gaat doen. Voorts verwacht Bureau Verder dat "de groei van het verkeer na 2020 blijft zorgen voor extra druk op de Ring Utrecht". Hierdoor komt een nieuwe (snel)weg ten westen van Utrecht na 2020 mogelijk toch weer in beeld.

De Stichting Vrienden van een Groen Haarzuilens blijft zich inzetten om aantasting van het natuur- en recreatiegebied tussen Vleuten en Haarzuilens te voorkomen. Door de Landinrichtingscommissie wordt nu rond Kasteel Haarzuilens een gevarieerd landschapspark gerealiseerd ter versterking van de recreatieve mogelijkheden in de toekomst voor de 80.000 bewoners aan de westzijde van de stad.

De Stichting Behoud Heycopgebied blijft zich inzetten om aantasting van het aangrenzende gebied rondom de Heycop, een van de oudste watergangen van Nederland, te voorkomen. Het gebied, met haar unieke natuur-, landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische, agrarische en recreatieve waarden, zoals bijv. de Hamtoren en de Romeinse Limesweg, strekt zich uit van Vleuterweide tot Harmelen in de oost-west richting en van de Hamtoren tot de rivier de Leidsche Rijn in de noord-zuid richting.

Wij blijven verlangen, dat alle snel- of rondwegvarianten door of langs Leidsche Rijn definitief uit alle (toekomstige) projectplannen verdwijnen. De Kracht van Utrecht biedt naar onze mening de beste oplossing om de druk op de Ring Utrecht nu en in de toekomst te verminderen. Hierdoor zijn nieuwe wegen aan de westzijde van Utrecht op de lange termijn niet meer nodig. We pleiten er dan ook voor de maatregelen genoemd in de Kracht van Utrecht zo snel mogelijk uit te voeren.

## **6. Veenweidegebied Kockengen (Stichting Behoud Veenweidegebied Kockengen)**

De Stichting Behoud Veenweidegebied Kockengen is verheugd dat er vooralsnog geen verbinding tussen de A2 en de A12 wordt aangelegd door of langs Leidsche Rijn. Impliciet houdt dit in dat ook een meer westelijke variant door het veenweidegebied nu niet aan de orde is. Wij zijn verontrust door uitspraken dat voor het oplossen van de problemen van 2020 en later de betreffende verbinding toch weer in beeld zou kunnen komen. Wij vinden deze uitspraken nu niet aan de orde omdat de gevolgen van de huidige plannen voor nieuwe wegen, verbetering van het openbaar vervoer en maatregelen als kilometerheffing op een zo lange termijn niet zijn te overzien. Daarnaast biedt De Kracht van Utrecht goede mogelijkheden om de druk op de Ring Utrecht nu en in de toekomst te verminderen.

## **7. Het Groene Hart (Stichting Het Groene Hart en Stichting De Groene Buffer)**

Stichting Het Groene Hart (missie landelijk bekend) en Stichting De Groene Buffer (die zich in dit kader inspant voor behoud van de groene buffer tussen Utrecht en de gemeente Woerden ten Oosten van Harmelen) zijn verheugd over de beslissing dat de plannen voor aantasting van het groene hart van tafel zijn. Dit alternatief zou sowieso breed gesteund, landelijk protest hebben ontlokt dus het verbaast ons niet dat Minister Eurlings daar snel een streep door heeft getrokken (voordat het stemmen gaat kosten).

Voorlopig althans zegt hij (ja, lekker makkelijk!). De voorkeursvariant waarvoor nu is gekozen, roept de vraag op of Utrecht soms gaat concurreren met steden als New York, Tokio en Shanghai; om de "wie-zuigt-het-meeste-verkeer-aan-bokaal". Wij kunnen u vertellen; in absolute zin gaat Utrecht dit verliezen. In relatieve zin gaat u echter best een aardige kans maken.

Maar waarom? Dit is toch niet de bedoeling van Utrecht. Het ging er toch om de files te verminderen? Wel, dat wordt niet bereikt met meer asfalt. Het is inmiddels niet meer 'in' om dit te roepen maar is daarom niet minder waar, en iedereen begint dit te ervaren; nu onze bestuurders nog.

Als het u serieus te doen is om het verminderen van de files, zoals u claimt, roeit het gekozen pad volstrekt in de tegengestelde richting. Hoe breder de wegen, hoe meer mensen denken: "Oh perfect! Dan kan ik voortaan weer met de auto of iets later vertrekken (van Almere naar Rotterdam of Breda en weer terug - langs Utrecht)". Met andere woorden, meer verkeer wordt gestimuleerd en op termijn zijn we weer terug bij af. En gaat u dan van 2 x 7 naar 2 x 10? Auw! Toch niet hè!

Kortom, wij hebben moeite met de precedentwerking van de gekozen variant. En wij hebben er moeite mee dat Minister Eurlings een duidelijke deur open laat voor extra doorsteken en verbindingen om snelwegen te verbinden middels (semi)snelwegen, en tegelijkertijd de kans laat liggen om voor een écht structurele oplossingsrichting te kiezen. Hierbij denken wij aan goede en frequente (metro-achtige) railverbindingen tussen de belangrijkste steden omheen Utrecht (de hoofdstructuur) en verbeterde openbaar vervoerverbindingen tussen Utrecht en de kleinere omliggende plaatsen (zie ook de Kracht van Utrecht en de grote hoeveelheid onderzoeken die op dit vlak ter beschikking staan). Dit zou écht veel oplossen! Dat willen we toch allemaal! Niemand begrijpt waarom u het hier niet over wilt hebben. Levert dit wellicht te weinig werkgelegenheid op?

Als u werkelijk iets wilt leren van de eerder genoemde steden waar men al decennia lang (op veel grotere schaal) met dezelfde problemen te maken heeft, moet u eens nagaan: waar ligt de oplossingsnadruk voor de gemiddelde wereldstad? Op optimalisering van het (vaak ondergrondse) openbaar vervoer! Weet u het beter?