



Bomenrij splitst coalitiepartners

Uniek natuurgebied inzet van strijd omtrent verbreding A27

Een meningsverschil over de noodzaak om de snelweg A27 bij Utrecht te verbreden zet de coalitiepartners voor een kabinet lijnrecht tegenover elkaar. *Boomzorg* bekeek verschillende opties voor het probleem en consequenties ervan.

Auteur: Guy Oldenkotte

Om de doorstroming van het verkeer op de snelweg A27 bij Utrecht te verbeteren had Rijkswaterstaat zich voorgenomen de weg te verbreden. Tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd zouden extra rijstro-

king moeten bevorderen, maar het plan stuit op hevig verzet.

Politiek

'Wij willen dat de minister alternatieven beter

onderzoekt,' zegt Jos Kloppenborg namens de actiegroep Vrienden van Amelisweerd. De actiegroep verschilt van mening over de noodzaak en de eventuele voorgestelde methode voor de verbeterde doorstroming. De actiegroep wil niet dat de verbreding van de weg ten koste gaat van het natuurgebied Amelisweerd dat gelegen is naast de snelweg. Zij beschouwen het natuurgebied als buitengewoon waardevol. 'Mocht het er toch toe leiden dat de weg moet worden verbreed, dan moet dat gebeuren binnen de betonbak waarin de huidige weg ligt,' aldus Kloppenborg.

Coalitiepartners lijnrecht tegenover elkaar

De discussie omtrent de A27 is niet uniek. Bezorgde burgers roeren zich wel vaker wanneer het gaat om infrastructurele projecten. Wat de situatie rondom Utrecht echter precair maakt, is dat het de coalitiepartners in het kabinet, de PvdA en de VVD, lijnrecht tegenover elkaar plaatst. 'We willen eerst een onafhankelijk onderzoek naar de plannen,' zei Tweede Kamerlid Attje Kuiken (PvdA) onlangs in een debat. Zonder extra onderzoek, zo zegt Kuiken, zal de Partij van de Arbeid niet instemmen met de VVD-plannen van



Miklos Suijk



Melanie Schultz van Haegen

minister Schultz van Haegen. Onder druk van de landelijke PvdA, het Utrechtse gemeentebestuur waar een coalitie van de PvdA, GroenLinks en D66 de overhand heeft, en actiegroepen zoals Vrienden van Amelisweerd, heeft Schultz van Haegen inmiddels ingestemd met aanvullend onderzoek. 'Dat is heel belangrijk,' erkent Kloppenborg. 'Nu is het zaak dat de onderzoekscommissie wordt samengesteld uit onafhankelijke partijen. Onze voorkeur gaat daarbij uit naar mensen met kennis van besluitvorming, verkeer en infrastructuur, maar ook van de ecologie.' Kloppenborg hoopt daarbij dat de regio een rol kan spelen bij het aandragen van een oplossing. Als de regeringspartijen heeft besloten om het in een regeerakkoord op te nemen, dan is het einde zoek. Dan zou dat in de toekomst voor veel meer infrastructurele projecten moeten worden gedaan. '

Verschillende opties

Rijkswaterstaat heeft tot dusver alleen de optie van verbreding onderzocht. Volgens de wegbeheerder zou dat ten koste gaan van zo'n 100 tot 150 bomen in het natuurgebied. Kloppenborg claimt dat echter het dubbele aantal bomen het loodje zullen leggen. En dat is onacceptabel voor de vereniging Vrienden van Amelisweerd. 'Dit gebied is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en kent specifieke dieren en plantengroepen die je nergens anders zult terugvinden.' Zo op het eerste gezicht is er een aantal opties die nader bekeken kunnen worden om een oplossing te vinden die beide partijen tot tevredenheid kan stemmen.



Adri van de Waart

Technisch gezien zou daarom de verplaatsing van de bomen overwogen kunnen worden - dat wordt wel vaker gedaan -, maar Miklos Suijk van BSI Bomenservice uit Baarn houdt een slag om de arm. 'Veel zal afhangen van de huidige conditie van de bomen, hoe groot ze zijn en waar ze staan voordat dat overwogen kan worden.' In de Amelisweerd staat op dit moment een grote variatie aan boomsoorten waaronder de Canadese populier, de beuk, zomereik, es, bergiepe, linde,

paardenkastanjeboom en de zoete kers. Niet elke boom is zomaar geschikt voor verplaatsing. 'De populier en de zomereik lenen zich minder voor verplaatsing,' stipt Suijk als mogelijk probleem aan. Een bijkomend probleem is dat het lange tijd duurt voordat tegenstanders van de verbreding een stuk bos terugkrijgen dat nostalgie moet doen vergeten. 'Het duurt al gauw zo'n vijf à zes jaar voordat de bomen weer goed zijn aangeslagen op hun nieuwe plek,' zegt Suijk. Gezien het standpunt van de tegenstanders is de kans klein dat verplaatsing alle betrokkenen tevredenstelt. 'Wij willen voorkomen dat de weg überhaupt wordt verbreed,' zegt Kloppenborg resoluut.

Twee vliegen in één klap

De vereniging Vrienden van Amelisweerd strijdt niet alleen voor behoud van de natuur, zij wil ook de woonkwaliteit van omwonenden waarborgen. De vereniging kan daarom rekenen op brede steun vanuit de stad. Als het dan de natuur niet is die moet inleveren, misschien dat de overheid water bij de wijn kan doen? Volgens Kloppenborg is er nog ruimte om de doorstroming te verbeteren binnen de bestaande betonbak. Maar de overheid is ook gebonden aan wettelijke regels en afspraken omtrent verkeersveiligheid en milieu. Versmalling van de rijbanen om zo ruimte te creëren voor een extra strook, zal tot onwenselijke situaties lijden. En verlagen van de



Uitbreiding van de A27 mag niet ten koste van natuurgebied Amelisweerd. Foto: 'De vrienden van Amelisweerd'



Tegenstanders van de uitbreiding zien liever dat het geld wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer in Utrecht.

maximumsnelheid, zoals de Utrechtse lobby voorstelt, zal leiden tot opstoppingen elders. Bovendien laat de problematiek zoals die van fijnstof- en geluidsoverlast dankzij een toegenomen verkeersintensiteit zich niet zo gemakkelijk terugdringen. Kan men met het aanbrengen van een groen dak over de weg twee vliegen in één klap slaan? 'De weg is nu al twee keer zes banen breed en zou straks naar twee keer zeven banen moeten gaan. Dan krijg je een bijzonder brede overkapping,' stelt een kenner die betrokken is geweest bij de installatie van een aantal grote groene daken bij infrastructurele projecten. Vanwege het gevoelige karakter van de zaak verkiest hij de anonimiteit. 'Als er groen op aan gepland moet worden, dan zou dat uit kunnen komen op een belasting van 40 kilogram per vierkante meter. Dat zal dus veel eisen van de constructie die dat zou moeten kunnen dragen.' Dat maakt dat aan deze optie een aanzienlijk prijskaartje komt te hangen.

Groendak

Ook het voorstel voor een groen dak kan echter niet de goedkeuring van Kloppenborg dragen. 'Wij zouden liever zien dat dat geld wordt besteed aan bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoer rondom Utrecht. Uit onderzoek blijkt namelijk dat twee derde van het verkeer op de A27 uit Utrecht zelf of uit de directe omgeving afkomstig is of deze locaties juist als eindbestemming heeft,' stelt Kloppenborg die daarmee bestrijdt dat de uitbreiding van de snelweg van nationaal belang is. Die stellingname

maakt de zaak juist extra complex. Zelfs het argument dat dankzij het ecoduct het natuurgebied juist wordt uitgebreid, ziet de vereniging volgens Kloppenborg niet zitten. 'Een ecoduct moet natuurgebieden juist met elkaar verbinden. Daar is hier geen sprake van. Aan de andere kant van de snelweg liggen namelijk de hockeyvelden van Kampong. Het lijkt me niet handig wanneer het wild in staat is om makkelijker bij de sportvelden te komen dankzij dat ecoduct,' aldus Kloppenborg.

'We willen voorkomen dat de weg überhaupt wordt verbreed'

Hakken in het zand

Minister Schultz van Haegen zit duidelijk in een niet te benijden positie. Vanuit haar eigen achterban wordt luid geroepen om de doorstroming op de A27 te verbreden, maar de oppositie is hardnekkig en plaatst het probleem ook in een context waarmee het de bevoegdheden en het kennisgebied van de minister overschrijdt. De formateurs van beide partijen wacht dus nog een stevige kluit. Het zou daarom niet vreemd zijn wanneer er een compromis op tafel komt: de aanleg van extra rijstroken, al dan niet ten koste van een stukje betwist gebied, plus compensatie elders. Op papier kan dat aardig overkomen. 'Het is wel van belang dat er binnen de variant die gekozen wordt, ook voldoende aandacht komt voor een goede inpassing. Daarin kunnen

de partijen elkaar hopelijk ook vinden,' zegt ook Markus van Tol namens de ANWB. Ook de ANWB kijkt belangstellend toe hoe de discussie zich ontwikkelt. 'Deze weg ligt op een buitengewoon ongelukkige plek,' erkent Van Tol, maar Adri van der Waart, voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen, betwijfelt of goede compensatie ooit mogelijk is in dit geval. 'Tegenstanders van de verbreding zijn erg emotioneel betrokken en het gaat in deze discussie om meer dan bomen alleen. Bij de vaststelling van de compensatiewaarde gaan wij nooit uit van de emotionele waarde van bomen. Die is namelijk niet in geld uit te drukken.' Van der Waart voorziet dat deze oplossing nooit alle betrokkenen tevreden kan stellen. 'Het is mogelijk dat beide partijen hard inzetten om zo wisselgeld te creëren voor onderhandelingen. Bij compensatie kun je namelijk overal op afdingen, maar wanneer er emoties bij betrokken raken, dan is er nooit sprake van genoegdoening.'

Dat zou een aantal actievoerders ertoe kunnen aanzetten om het heft in eigen hand te nemen. 'Ik heb het gevoel dat er veel actiebereidheid is,' erkent ook Kloppenborg als hem wordt gevraagd naar de kans op herhaling van taferelen van dertig jaar geleden. Toen klommen verschillende leden van de actiegroep in de bomen om te voorkomen dat ze werden gerooid bij de oorspronkelijke aanleg van de A27. De actie destijds was tevergeefs.

Precedent?

De bal ligt nu even bij de minister. 'De betonbak zoals die er nu ligt, was destijds ook een suggestie die gedaan moest worden door de actiegroep. Daarvoor hebben we zelf onderzoek gedaan met de Technische Universiteit Delft,' claimt Kloppenborg. 'Nu is het tijd dat het ministerie zelf eens het heft in handen neemt en andere opties gaat onderzoeken.' De keuze van de minister voor een oplossing omtrent een verbeterde verkeersdoorstroming bij natuurgebied Amelisweerd zou wel eens een precedent voor toekomstige infrastructurele projecten kunnen scheppen.