

## Bijlage bij Consultatiedocument Ring Utrecht MER 1<sup>e</sup> fase - Overzicht van alle reacties

**Ten behoeve van de online publicatie zijn de reacties uit de consultatiefase in één document samengevoegd. In sommige gevallen is de opmaak van reacties hierdoor anders dan in het ingediende origineel.**

### Unieke reacties:

1. 156 kaartjes tijdens vier bewonersavonden
2. Bewoner uit Utrecht
3. Bewoner uit Utrecht
4. Bewoner uit Utrecht
5. Bewoner uit Utrecht
6. Bewoner uit Utrecht
7. Bewoner uit Utrecht
8. Bewoner uit Utrecht
9. Bewoner uit Utrecht
10. Bewoner uit Utrecht
11. Bewoner uit Utrecht
12. Bewoner uit Utrecht
13. Bewoner uit Maarssen
14. Bewoner uit Maarssen
15. Bewoner uit Houten
16. Bewoner uit De Bilt
17. Bewoner uit De Bilt
18. Bewoner uit De Bilt
19. SV Kampong, Utrecht

### Gebundelde reacties:

20. Gebundelde reactie namens 13 bewoners uit Utrecht (Lunetten)
21. Gebundelde reactie namens 19 bewoners uit Maarssen
22. Gebundelde reactie van de Dorpsraad Groenekan, mede namens Bewonersgroep Koningin Wilhelminaweg, Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk en Stichting Groenekans Landschap, Stichting Behoud Noorderpark, Platform Utrechtse Natuur en Milieu groepen en 17 bewoners
23. Bewonersgroep Laat Lunetten niet Stikken, mede namens Bewoners Overleg Lunetten en vele verschillende bewoners (via 23 voorgeschreven kaartjes), Utrecht

### Reacties van bewoners- en belangengroepen:

24. Werkgroep A27 Voordorp, Utrecht
25. Bewonersplatform Overvecht, Utrecht
26. Stichting Bewoners Belangen Groep Overvecht, Utrecht
27. Dassenwerkgroep Maartensdijk

28. Natuur- en Milieugroep Overvecht, Utrecht
29. Volkstuinvereniging De Doordouwers, Utrecht
30. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort
31. Vrienden van Amelisweerd, Utrecht
32. Stichting Rijnsweerd Utrecht, Utrecht
33. Stichting Milieuzorg Zeist e.o., Bilthoven
34. PvdA Stichtse Vecht, Maarssen
35. Stichting Klank, Utrecht
36. Wijkcommissie Zandweg-Oostwaard, Maarssen
37. Fietsersbond afdeling Houten, Houten
38. Milieuwerkgroep Houten, Houten
39. Milieuadviesraad Maarssen
40. Stichting Bewoners Overleg Lunetten, Utrecht
41. EVO, mede namens Transport en Logistiek Nederland, de Kamer van Koophandel Midden Nederland, VNO-NCW Utrecht en de Kamer van Koophandel Gooi- Eem en Flevoland, Zoetermeer
42. Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Utrecht

Reacties van gemeenten:

43. College van B&W gemeente De Bilt, Bilthoven
44. College van B&W gemeente Bunnik, Bunnik
45. College van B&W gemeente Maarssen, Maarssen
46. College van B&W gemeente Houten, Houten

## **UNIEKE REACTIES**

## **1. 156 kaartjes tijdens vier bewonersavonden**

Hieronder volgen de uitgeschreven reacties zoals door bewoners gegeven via de 'Muur van Aandachtspunten' op de vier bewonersavonden.

### **Voordorp, 13 september 2010**

#### **Alternatieven:**

Spoorlijn Breda-Utrecht, leuk maar dat werd 20 jaar gelden ook al geopperd. Gewoon aanleggen dus. Geld is er in alle opties te weinig dus dat maakt niet uit.

Degene die in de auto stapt moet de prijs betalen:

- Rekeningrijden
- Of anders in de file staan

Aandachtspunt: mobiliteitsbehoefte wordt gecreëerd door het ruimtelijke ordeningsbeleid. Zorg voor afstemming tussen woonruimte en werkgelegenheid.

Waar doen we dit voor? Om een paar minuten minder in de file te staan. En dan... het mooie Utrecht in een ghetto zetten. We moeten verder kijken dan business as usual. Een geïntegreerde aanpak! Met in ieder geval prioriteit aan OV.

Samenhang/afstemming tussen de plannen van RWS/VERDER voor de wegen en plannen van NS/ProRail voor het spoor. Aanleg 'oude' station Groenekan met goede parkeer faciliteiten.

Als verbreden de oplossing is, dan niet richting de stad (bv Voordorp). Kijk ook naar reële gezondheidsrisico's en niet alleen naar normen en berekeningen.

Kies voor duurzame oplossingen. Voorkom verdergaand ruimtebeslag door asfalt.

Waarom wegen verbreden als ze slecht zijn voor de gezondheid van mensen? Meer aandacht voor alternatieven:

- Openbaar vervoer vergroten
- Gedragsverandering is ...
- Meer fietsmogelijkheden

Waarom is de studie "kracht van Utrecht" niet meegenomen in het MER-rapport?

Snelheidsbeperkende maatregelen op de sluiproute van de A27: N423. En betere, veiligere opgang van de 27 op N423 ivm veiligheid rotonde ipv T-splitsing

Voor alle varianten geldt dat het stuk Rijnsweerd – Bilthoven onderbelicht is. Relatie tussen A27 verbreding en aan- en afvoer oostvarianten van de ring ontbreken.

Snelheidsvermindering op de A27! Terug naar 100 bij afslag Bilthoven--> Utrecht en v.v.

### **Verdiepen (tunnel) of overkapping**

De A27 overkappen en de NRU ondertunnellen. Laat de automobilist dat maar betalen.

Zorgen over de gevolgen van de verbreding voor de gezondheid. Hou rekening met de woningbouw (Voordorp), uitbreiding aan het weiland. Geluidsoverlast --> overkapping.

Is er geen overkapping mogelijke bij Voordorp.

- Overlast neemt af en geeft veel milieutechnische voordelen.

Dus overkapping of tunnel. Verbreden niet richting Voordorp, Voordorp IN!!

### **Proces (onduidelijkheid bij de belanghebbende)**

Kracht van Utrecht het duurst? Maak duidelijk waarom. Wees eerlijk! Vergelijk geen appels met peren. Geen kosten waar elders al ged voor is.

Belangrijk:

Durf transparant te zijn in de afwegingen die je maakt, ook als die ten nadele van de omwonende uitvalt. Dat is beter te verteren dan het verschuilen achter feiten en cijfers die multi-interpretabel zijn.

Er is slecht gevisualiseerd. Dat de tekst veel meer staat. De MER die moet mensen in de 2<sup>e</sup> fase de kans krijgen om over de inpassing mee te praten. Beelden zijn strepen, je ziet geen ....

Maak het ruimtebeslag echt goed visueel.

Samenhang van de verschillende projecten en gevolgen daarvan. Locatie specifiek: Groenekan. Plangstudie ring (fly-over), verbreding A27, verbreding twee sporen uit Hilversum en Amersfoort. Aandachtspunten: luchtkwaliteit en geluidsoverlast (cumulatie).

Zorg over lang in onzekerheid blijven over de keuzes in het project en de gevolgen daarvan .Snelheid geboden.

In de VI voorstellen is geen sprake van de aansluiting van Houten op de A12, in het programma VERDER volgens mij wel. Wat is de status van deze aansluiting.

Graag een luisterend oor voor de snelweg herzien in Amelisweerd. Dus extra geluidsschermen svp.

Een gemeentebestuur die opkomt voor zijn inwoners mbt leefbaarheid, geluid, fijnstof die langs de NRU en de Fransiscusdreef wonen.

Twijfel oprechtheid voor juiste keuze voor bewoners. Hoofdrol gemeente Utrecht is opkomen voor kwaliteit duurzaamheid voor bewoners.

### **Vermindering groen**

Zorgen over behoud van de parkstrook voor uitzicht, recreatie.

Zorgen over de gevolgen voor de parkstrook (tussen Voordorp en A27), blijft deze bestaan? Zorg over de gevolgen van geluidsoverlast en de te nemen juiste maatregelen. Een gemeentebestuur die opkomt voor zijn inwoners mbt leefbaarheid, geluid, fijnstof die langs de NRU en de Fransiscusdreef wonen.

Bij Amelisweerd verdwijnt ook groen waar we recreëren.

Is het Noorderpark (natuur/stiltegebied) wel meegenomen in de studie naar de NRU. Vergelijking met de N225 A'foort – Maarn. Hier kan uitbreiding niet vanwege natuur.

De groenstrook in Voordorp zou mogelijk kunnen verdwijnen. Dus dan is er bijna geen groen meer in de wijkl. Compensatie is dan ook niet meer mogelijk.

Het realiseren van de EHS wordt zeer problematisch bij de oostvariant (verbreding A27, bak Amelisweerd, vergroting knooppunten). Hiervoor speciale aandacht bij de trajectkeuze!

### **Lucht en geluid**

Deze weg is nu al te breed. Verbreden resulteert in nog meer verkeer. Hoe willen we de milieudoelen halen? Zorg voor echte oplossingen, hierdoor gaan woonplezier, gezondheid en klimaat naar de knoppen!

Wat Rijkswaterstaat, de overheid dus, hier doet is het zo nogal mogelijk faciliteren van de klimaatverandering. Ik heb er geen goed woord voor over. Neem je verantwoordelijkheid als wereldburger! Niets verbreden, versmallen juist. Neem ook niet 2004 als normjaar maar het eikjaar van het Kyotoverdrag. Hou je daarn aan. Geen drupje CO2 meer!

De bezwaren die ik heb aangegeven in mijn zienswijze bij het OTB A27 Rijnsweerd – Utrecht Noord gelden onverkort en in verhevigde zake voor de ring 2<sup>e</sup> fase Utrecht. Ik woon aan de Utrechtseweg 386 en heb mede namens mijn burens en buurtgenoten gewezen op cumulatieve effecten (OWN. Vanwege verwachting toename sluipverkeer), geluidsbelasting en gezondheidseffecten alsmede onduidelijkheden/onzorgvuldigheden op het gebied van procedures en normstelling. Deze dienen dan ook te worden meegewogen in de MER-procedure.

Twijfel oprechtheid voor juiste keuze voor bewoners. Hoofdrol gemeente Utrecht is opkomen voor kwaliteit duurzaamheid voor bewoners.

Verantwoordelijkheid van BRU-partners voor leefbaarheid omgeving. Ook als tegenwicht voor de “asfaltmachine” van RWS. Wat zien wij daarvan terug in de plannen.

Aandachtspunten:

- Geluidsoverlast is nu al erg hoor. Hoe wordt dat gemeten, welke rekenmodellen worden gebruikt voor het toekomstbeeld.
- Fijnstof --> gezondheid.

In 1992 is Voordorp gebouwd. In 1994 was er al discussie over de luchtkwaliteit van de wijk t.o.v. de A27. Nu verkeer met factor drie is toegenomen. Dus verslechtering van de luchtkwaliteit. Let op de piekmomenten, bepalend voor de woonkwaliteit. Dit geldt ook voor geluid. Huizen onverkoopbaar.

Ik maar me grote zorgen over de gezondheidszorg en de kwaliteit van het leven voor al de bewoners die langs deze grote weg zullen wonen! Ook al voldoen sommige plannen aan de normen (geluid- en luchtkwaliteit).

Situatie nu al onleefbaar, zorgen over geluid en lucht. Metingen gebeuren algemeen en niet op de specifieke locatie pal aan de Ring (Voordorp). Gevolgen van verbreding geven nog meer overlast.

Bij de verbreding van A27

- Toename van verkeer en geluid
- Fijnstof toename
- Afnemen van groen dat bij Voordorp hoort, dan blijft er niets over
- Waardervermindering van het huis (onaantrekkelijker)
- Nu al geluidsoverlast
- Niet leefbaar

Ik heb twee zorgpunten

1. De gezondheidsrisico's m.n. fijnstof, giftige stoffen en geluid.
2. overlast tijdens de bouw van de weg.

En ook nog, in welke richting breidt de A27 zich nu al uit? In de richting van Voordorp maakt de wijk nog krappere.

A27 naast Voordorp in alle plannen breiden? Heel bezorgd over de geluid/stof toenamen. Dus --> overkappen!! Terugwinnen van energie etc.. Veel gezondheidswinst in de wijk!

Last van geluid en vuile lucht. Verminderen door:

1. overkapping (movares.nl kan dat??)

2. max 80 km/u, ook beter voor de doorstroming  
Waarom dit alternatief/zienswijze vergeten?

Aandacht:

1. geluid
2. gezondheid
3. fijnstof
4. leefbaarheid

Nu al veel geluidsoverlast van de A27 in onze straat (DBGoerionstr.). Ik maak me zorgen over de milieueffecten zoals fijnstof (vooral bij oostenwind). Ik vermoed dat de norm nu al wordt overschreden!

Ban de fijnstof, kies voor gezonde oplossingen.

### **Doorstroming/ toename verkeer**

Meer drukte nu al onder andere door de aanleg van woningen bij de Veemarkt.

Kan de A27 niet 80 km/u worden voor de doorstroming. Lucht en geluidsoverlast (aandachtspunten) en waardevermindering van het huis.

MER1 --> verkeersprobleem moet zijn mobiliteitsprobleem (samenvatting blz 3, tweede alinea)

Bij de aanleg van de NRU ook schermen plaatsen aan de noordkant van de weg. Dit vanwege het stiltegebied. Noorderpark is en bescherming diersoorten.

### **Andere**

Ruimtebeslag bij de Utrechtseweg.

Grondwaterstijging nu al onder de weg waardoor wateroverlast. Pomp (nood) is nu al niet afdoende. Hoe moet dit bij verbreding van de weg.

Hoe zit het met erfgoed van Blauwkapel. Het hoort bij UNESCO. De weg komt heel dichtbij!

Samenloop met het spoor niet uit het oog verliezen.

Naar de toekomst gekeken tellen alleen duurzame oplossingen. Te duur is korte termijn drogreden.

Doe aan lange termijn planning. Nieuwe wegen werken op de korte termijn. Nederland vergrijst en werk wordt steeds meer flexibel --> minder verkeer!



De “verwachting’ dat voertuigen schoner worden is een veronderstelling die discutabel is. Levensduur auto is +15 jaar! In 2015 doen in de bepaling de auto’s verkocht in 2000 ook nog mee.

## **Houten Noord, 15 september 2010**

Loop, skate, fiets, bus, trein en verwonder U.  
Zonder auto toch mobiel.  
Meer asfalt lost de files niet op.  
Meer asfalt? Minder natuur!  
“VERDER”, “KRACHT VAN UTRECHT”  
Oplossing voor de file? Ga er niet in staan!  
Auto dlen: dat scheelt!  
Op de fiest vervuil je niets.  
Automobiliteit is niet duurzaam  
Fileleed? Klimaatleed!

Zorg over de bereikbaarheid van de woning aan de Oude Merenveldseweg. Nu bereikbaar van drie kanten met alternatief IV. Mogelijk de afsluiting van twee van de drie teogangswegen. Essentieel voor de verhuur van de opslagruimte.

Wat is de invloed van de maximumsnelheid in de plannen.

## Lunetten, 20 september 2010

### Alternatieven

Aandachtspunt: Landschappelijke inpassing met aanknopingspunten

- Nieuwe Hollandse waterlinie
- Utrechtse Heuvelrug
- Vechtplassengebied
- Groene Hart.

Met verkeersmaatregelen (80 km/h en 100% pakkans) is al veel te winnen. Is een goedkope oplossing. Rest van het budget gebruiken voor 2 km overkapping en groen erop. (A27 Lunetten – Rijnsweerd)

Rol van OV. Trein, bus, tram en fiets veel groter maken en dit i.s.m. gemeente plannen.

Fysieke maatregelen zonder in te zetten op vermindering van het autogebruik (rekeningrijden of andere maatregelen) levert alleen op korte termijn oplossingen. De oplossingen die nu gekozen worden moeten ook in de toekomst tot een acceptabele situatie leiden. Het is een gemiste kans als er nu niet naast de fysieke maatregelen ook andere maatregelen zoals verbetering OV en ontmoediging van autogebruik wordt meegenomen. Deze combinatie variant zou in de 2<sup>e</sup> fae meegenomen moeten worden.

Aandachtspunten:

- Hoe verhoudt wegverbreding zich tot de gestelde klimaatdoelstellingen op landelijk, provinciaal en lokaal niveau?
- Is wegverbreding een werkelijk lange termijnoplossing? Of zijn we over 5 jaar aan de volgende verbredingsronde toe?
- Het ontwikkelen van realistische alternatieven
  - o Autovrije-/luwe zones
  - o Tram, metro
  - o Snelfietspaden
- welk lokaal evenwicht denkt u te creëren door wegbreiding?
  - o Labiel of
  - o Stabiel of
  - o Indifferent
- Automobilitéit mag er zijn bestemd voor het overbruggen van lange afstanden.
  - o Stel paal en perk aan lokaal aan bestemmingsverkeer

Denk aan maatschappelijke ontwikkelingen als:

- o Huiswerken
- o Eerder werken en naar huis
- o Later werken en naar huis
- o 4 x 9 uur werken

==> niet meer asfalt nodig

Denk aan:

- Vaker thuiswerken
- Een auto per gezin i.p.v. twee
- Met de fiets voor kortere afstanden
- Bussen/treinen
- Ik wil graag wat groen zien

Wat gebeurt er als overal Utrecht de max snelheid naar 80 km/u gaat? Dat betekent schonere lucht en minder geluidsoverlast. De langere reisduur is verwaarloosbaar. Wel 100 % pakkans noodzakelijk!!

De variant die als noemt dat het bestaande asfaltoppervlak niet groeit, heeft voldoende voordelen om voorkeur te krijgen boven de andere varianten:

- Technisch simpel
- Lage kosten
- Korte uitvoeringstijd
- Voldoende capaciteit

Hoe? Binnen het bestaande oppervlak voldoende rijstroken realiseren, smaller. De enige denksprong die gemaakt moet worden is dat de E30 ter plaatse geen autosnelweg is. Wie die denksprong niet kan maken heeft de verkeerde criteria voor ogen.

Veel sub-varianten (tunnel, of sorteren zonder uitbreiding bak) vallen veel te snel af. Zijn een nadere analyse waar, eventueel met baantje minder in de bak. Nader analyseren aub (A27 Lunetten – Rijnsweerd)

### **Tunnel/ verdiepte ligging**

De spoedaanpak A27 Z-->N werkt (zie plaatsjes referentie 2020). Dezelfde aanpak N-->Z kan alles oplossen. Doorrekenen dus, is goedkoop. Rest van budget gebruiken voor 2 km overkapping en groen erop (A27 lunetten – rijnsweerd).

Hele traject overkappen tussen Lunetten – Amelisweerd. Of project niet doen! Niet kosten beperken en (half) compromie uitvoeren. Inverstering is niet voor 20 jaar maar voor 100 jaar.

### **Lucht en geluid**

Risico van meer geluidsoverlast, slechtere luchtkwaliteit, een minder brede groenstrook, is dat de wijk “kantelt”: van wijk die in balans is tot proleemwijk, omdat degenen die kunnen, wegtrekken. Dat zou erg jammer zijn van de mooie wijk Lunetten.

Aandachtspunt van de bewoners Voordorpse dijk – Groenekan en Houten buitengebied. Let bij geluidsbeperkende maatregelen ook aan de stille kant van de snelweg. Dit is

belangrijke natuur en recreatiegebied. Belangrijk dat daar niet nog meer geluidsoverlast komt voor mens en dier. Buitengebied graag stiller.

Mijn dochter heeft steeds zwaardere medicijnen nodig tegen haar astma. Ik voel wel voor beter openbaar vervoer en minder auto's..

Ik wil graag aangeven dat ik steeds vaker medicijnen moet gebruiken omdat mijn astma steeds erger wordt. Ik wijd dit aan de verslechterde luchtkwaliteit in Lunetten.

Zometeen lopen alle kinderen rond met astma. 3 of 4 baanswegen is al meer dan genoeg! Denk alstublieft aan de inwoners van Lunetten. Het is onmogelijk om straks bij meer asfalt, gezond te wonen.

Ik maak me zorgen over de kwaliteit van de leefomgeving Utrecht Oost (Lunetten, Rijsweerd) etc. m.n. luchtkwaliteit en geluid.

Voor luchtkwaliteit zijn maatregelen van NSL niet afdoende, omdat hierin grote afhankelijkheden zitten van andere partijen (zoals oliemaatschappijen, acceptatie weggebruiker voor alternatieven én politieke stroming)

De huidige situatie w.b. geluid vind ik nu niet acceptabel. Kan niet het uitgangspunt zijn van berekeningen uit de toekomst.

Bij geluidseffecten niet uitgaan van berekeningen, maar van meten!

Meef asfalt = meer auto's = slechtere gezondheid

De modellen berekenen de effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder in de wijk Lunetten. Maar niemand weet wat de situatie op dit moment is. Er zijn in deze wijk geen meetpunten, alleen berekeningen. Alleen meten is weten. Eerst door meten nulsituatie bepalen. Daarbij moet niet gemiddeld worden, maar het slechtste moment als uitgangspunt nemen. Dat gebeurt bij de argumentatie voor de noodzaak voor verbreding immers ook.

Als bewoner van Tirol xxxx en met mijn vele andere bewoners maak ik mij grote zorgen over de plannen m.b.t. de A12. In de huidige situatie (2010) is de geluidsoverlast en de luchtvervuiling al ontoelaatbaar. In de MER wordt gerekend met normen en modellenstudies: de gemiddelde bewoner op een gemiddelde dag... Als een bewoner van Tirol heb je niet met gemiddelde te maken. De bewoners van Tirol vinden dat er ook eens echt gemeenten zou moeten worden. Het zal een heel ander beeld opleverend. Ons mooie huis aan het park wordt onverkoopbaar. Het park wordt straks grotendeels geofferd... Alles blijft binnen de normen natuurlijk.

Hoe zit het met de flora en fauna? Hoe zit het met de beschermde soorten? Bijvoorbeeld levend in Lunetten: egel, eekhoor, div. kikkers/padden, valk, groene specht, andere vogelsoorten en vissen. Zand erover? Ikea is dit toeval dat wij de "gelukkige" zijn met de

grootste Ikeda van nederland. Komt mooi uit dat het wegennet wordt uitgebreid. Jammer dat dit ten koste gaat van onze (wij het volk achter de geluidswal) gezondheid en ons geweldig mooie park wat hieraan geofferd moet worden. Tevens hoe zit het met de cijfers betreffende onze longinhoud en het aantal kankergevallen?

### **Onduidelijkheid of opmerkingen over het proces**

Geluid, CO2 en fijnstof nemen al jarenlang 'sluipend' toe --> lunetten = ongezond leven. Deze plannen draaien om mobiliteit, economie, efficiëntie en niet/weinig om gezondheid en welzijn. Maak duidelijk (er) door welke concrete zaken wel rekening wordt gehouden met de gezondheid en het welzijn. En realiseer die zaken dan ook!

Voor leefbaarheid moeten niet alleen harde criteria (geluid, fijnstof) onderzocht worden maar ook sterk rekening gehouden worden met 'zachte' criteria (gewaarwording omgeving, aanzicht, etc.).

MER1 zit vol van allerlei aannames over de situatie in 2020. Meer dan aannames zijn het echter niet. Wat daadwerkelijk de gevolgen zullen zijn voor leefbaarheid, luchtverontreiniging, geluidsoverlast blijft gissen. Dat geldt overigens ook voor de noodzaak van de voorgestelde maatregelen. Alternatieve scenario's zoals die van de Kracht van Utrecht krijgen te weinig aandacht. Out of the box denken is nodig. Lunetten en Amelisweerd worden in de huidige plannen te veel bedreigd.

Kijk naar de wettelijke maatregelen ook naar extra maatregelen om de overlast voor de omwonenden te verminderen. Denk daarbij ook aan de visuele kant (ontwerp) van de maatregelen.

Bij alternatief oost: snelwegen in het geheel overkappen! Om geluids- en stankoverlast voor omwonende te minimaliseren.

700 Meter overkapping en groen kan best aan westzijde van utrecht (A2), als de politiek het maar wil en het budget ervoor wil vrijmaken. Dat zelfde dus doen met de A27 Lunetten – Rijnsweerd)

In de samenvatting VERDER 1<sup>e</sup> fase ring Utrecht staat een voorkeursrichting aangegeven. In de consultatie in (markt) wordt hier geem aandacht aan gegeven! Wees transparant en breng enige focus aan!

MER1 geeft mij als inwoner van Lunetten geen enkele duidelijkheid over toekomstige geluidsoverlast:

- Als ik in mijn tuin zit;
- Als ik door de wijk loop/fiets;
- Als ik in Amelisweerd wandel

Ik snap de verschillende plannen niet meer --> het opteleffect en fasering (looptijd) van de plannen. Maak het duidelijk in de communicatie. Het betreft de volgende plannen: Ring Utrecht, Binnenring, Stadsbus en de spoorbaan Utrecht – Lunetten.

Vraag: Maar wat zijn de consequenties voor X, Y, Z? Antwoord: Dat weten we nog niet. Dat komt in fase 2 aan bod. Wordt er dus nu een plan aangenomen terwijl de consequenties maar half zijn onderzocht.

### **Verdwijnen van groen**

In deze MER is onvoldoende rekening gehouden met de groenbelasting in park “de koppel” door deze asfaltweg te verwijderen. Je haalt een 200 jaar oude boomgaard en een ecologische verbindingstrook. Tevens haal je dan het hart uit de wijk en zal de problematiek vergroten.

Geen groen voor asfalt weghalen. Lunetten is groen om effecten A12/A27 te compenseren. Er is al genoeg weg.

Aandachtspunten van bewoners Voordropsedijk – Groenekan en Houten buitengebied.

- Zicht op snelweg afschermen door juiste scherm. Begroeiing in belang van bewoners en recreatie. Geef mensen in recreatiegebied buitengebied gevoel echt buiten te zijn en dan geen snelweg te “beleven”.

### **Meer verkeer**

Let ook op verkeersdruk in Lunetten en geluid.

- Vakantiebussen bij Furkaplateau
- Bevoorrading winkelcentrum met grote vrachtwagens
- Grote supermarkten die veel mensen van buiten trekken ook op zondag open
- Verkeeraantrekkelijke bedrijven op Furkaplateau en Zwarte woud
- ‘goedkoop’ parkeren bij stations
- Parkering in de wijk voor stadion

Denk alstublieft aan de inwoners van Lunetten. Het is onmogelijk om straks bij meer asfalt, gezond te wonen.

Meer verkeer rond Lunetten --> slechter leefklimaat --> mensen vertrekken uit Utrecht --> grotere reisafstanden. Dit heet een vicieuze cirkel. Stop daarmee!

Ik vind het heel raar dat een deel van een kinderspeelplaats wordt weggemaakt om van een 3 baanseweg een 4 baanseweg te maken.

### **Andere**

Leefbaarheid Lunetten. Recreatie in Amelisweerd niet opofferen aan een paar minuten tijdswinst.

In de MER (paragraaf 10.1) ontbreekt het Landinrichtingsplan Groenraven Oost. Op basis van het rijksbeleid voor landschap en recreatie (Recreatie om de stad) zijn grote inversteringen gedaan in Groenraven Oost, op basis van een veelomvattende landinrichtingsplan. Dat geldt met name voor gebieden direct langs de snelwegen rond Fort Vechten en in Laagraven Oost. In dit gebied liggen de net opgeleverde natuur- en zwemplassen. De MER hoort (gekwantificeerd en op kaart) een beeld te geven van doorsnijding en verstoring van natuur, doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen. Voor Groenraven Oost, en in het bijzonder Laagraven Oost zal dit alsnog moeten gebeuren om de effecten en knelpunten te kunnen beoordelen.

Voor 2 momenten:

1. ochtendspits
2. avondspits

Geen tijdverlies (dus geen tijdwinst) van 4 a 5 minuten. Bak ongemoeid laten. Bij verbreding bak: ecologische zone wordt onderbroken. Bewoners naast stadsboerderij krijgen de muur 30 meter toegeschoven.

Naast de hoge kosten en overvoorzien kosten voor de aanleg van de wegen, geldt mogelijk ook waardervermindering van de huizen vlakbij de wegen.

Waarom geen referendum? Wij Utrechter's zouden toch over onze lucht en geluid en ruimte moeten beslissen!

We moeten bezuinigen voor de economie. Ik zeg ga een bezuinigen op de snelwegen.



## Overvecht, 21 september 2010

### Lucht en Geluid

- Provincie Utrecht en gemeente Utrecht vinden duurzaamheid heel belangrijk, nu is de kans dit te laten zien. Aandachtspunten: leefbaarheid, schone lucht, geluid.
- Niet meer geluidsoverlast, wij willen schone lucht. Geen verhoging van de snelheid naar 100km/u
- Hoewel ik een eindje van de weg woon heb ik nu al continu last van lawaai. Het lijkt me verschrikkelijk als dit nog erger wordt. Bovendien hecht ik aan schone frisse lucht. Dit zal niet beter worden met meer auto's en asfalt. Daarom ben ik tegen
- A27 Rijnsweerd. Bestaande geluidswal voldoet nu al niet. NA aanleg is er veel meer verkeer gekomen. Geluidswal is daar niet op aangepast. Grote zorg over nog meer geluid bij extra rijstroken en de nieuwe rondweg plannen. Graag geld vrijmaken voor een goede oplossing (als A12 bij Maarssen/Leidsche Rijn of tunnel).
- Gezondheid moet niet worden uitgedrukt in luchtverontreinigingconcentratie of verkeerslawaai (dB), maar in ziektelast. Luchtvervuiling en lawaai zijn daarbij noodzakelijk maar niet voldoende. Informatie over gezondheidseffecten van vuil en lawaai kan wellicht verkregen worden door GG&GD in te schakelen. Doe de berekeningen voor de gehele Utrechtse bevolking
- Degene die aan de weg wonen, willen geen geluidwal en degenen die op de 3<sup>de</sup> etage en hoger wonen hebben hier trouwens niks aan. De grond in met die weg.
- Utrecht stad kende in 2006 al 45000 geluidsgehinderden (Actieplan geluid). Verbreding van snelwegen rond de stad leidt tot nog meer geluidsgehinderden. Gezondheidsraad relateert gezondheidsklachten aan geluidsoverlast: 1:3 volgens de Nederlandse Stichting geluidshinder. Redenen om te zoeken naar alternatieven; de Kracht van Utrecht geeft een goed alternatief.
- Denk ook eens aan beperking snelheid (70km/u) en gevelisolatie/geluidsisolatie.

### Verdiepte ligging - Tunnel

- Tegen verhoging van de snelheid en tegen de verbreding. Alternatief verdiepte ligging Zuilense Ring tot aan A27: barrièrewerking Noorderpark en Fortenlinie, lucht en geluidsoverlast, leefomgeving.
- Tuincentrum Overvecht tot aan de start Zuiderse ring ondertunnelen (2 keer 3 rijstroken + vluchtstrook). En bovenop de tunnel de Ring. Oplossing vanuit bereikbaarheid en milieuoverwegingen.
- Hoe voorkomen we het nieuwe A2 Maastricht gevoel: Alstublieft die weg direct onder rond aanleggen (en niet pas over gaan praten als we het over inpassing hebben).
- Voor ondertunneling aangezien ik nu al last heb van het lawaai en het verkeer. Ik woon in de flat vlak langs de weg die van het Tuincentrum naar de A2 gaat. Een geluidswal heeft geen zin in verband met de hoogte; bovendien beneemt het het uitzicht over de Gageldijk.
- Ondertunneling van de afslag Maarseveen naar de rotonde A27 bij tuincentrum Overvecht. (met handtekeningen actie: met 5000 handtekeningen kunnen we invloed uitoefenen op de politiek.

### Alternatieven

- We zullen een keer anders moeten gaan denken. Minder auto's, minder asfalt. Wonen en werken dicht bij elkaar brengen. Auto's, snelwegen nemen heel veel ruimte in ten koste van natuur, schone lucht, leefruimte en rust.
- Minder asfalt, meer openbaar vervoer. Milieubewustzijn zou in elk plan uitgangspunt moeten zijn.
- Centrale aanname is steeds groeiend verkeer. Maatregelen moeten verkeersdoorstroming verbeteren. Door groep AAE/EU afgelopen 20 jaar gigantische toename volume

- vrachtverkeer. Gevolgen vrachtverkeer; onevenredige congestie bijdrage en idem qua uitstoot en geluidsoverlast (ook 's nachts). Hoe dus slimmer meer verkeersdoorstroming? Deltaplan duurzaam vrachtvervoer: dus meer via binnenvaart en rail. Minder congestie, minder ingrijpende en niet herstelbare infrastructuur ingrepen.
- Het nul-alternatief handhaven. De huidige situatie met nadrukkelijk wel een optie zijn (en niet alleen als vergelijk dienen).
  - Het verbreden van de NRU is als het beginnen met roken om je adervernauwing tegen te gaan. Een betere doorstroming trekt weer nieuw verkeer aan. Dat is dus geen oplossing. Zet in op beter OV.
  - Verbreden van elke weg levert altijd meer verkeer en overlast en vervuiling op. Dus RWS leer anders denken.
  - Graag aandacht voor bereikbaarheid van Gageldijk (zowel de richting Maarssen als vanaf fort richting Utrecht) In de definitieve fase: zorg dat de ventweg moeilijk te bereiken is aan beide kanten.
  - Verbreding van de NRU neemt ruimte in beslag. Gebruik van de weg (100km/u) isoleert de ruimtes tet weerszijde van de weg.
  - Beide effecten gaan ten koste van de bedrijven die langs de Gageldijk zijn gevestigd: vooral geldt dit voor Tuincentrum De Minstroom. Op welke wijze kan de bedrijfsleiding tegemoet worden gekomen? Welke instantie is hier primair aanspreekbaar? (J.G. Bluemink)
  - Waarom het rapport de gebruiker bepaalt hier niet bij betrekken: de conclusies waren: ondertunnelen of de grond in voor doorgaand verkeer. Boven bestemmings/wijkverkeer 70 km/u.
  - Betrek de plannen en ontwikkelingen van en in de wijk Overvecht bij de plannen voor de NRU, behoud van groen en diversiteit in de wijk.
  - Investeer in de veiligheid op de fiets voor kinderen: veilig verkeer, doorgaande fietsroutes, gebied rond scholen , strooien in de winter. Dan begin je jong met leren leven zonder of met weinig autovervoer
  - Waarom niet het doorgaand verkeer naar A'dam via 'Ouderijn i.p.v. door de woonwijk?
  - Dit plan is slecht voor mens en natuur. Denk niet alleen aan auto's en grote projecten. Voorzieningen voor auto delen en de fiets hebben ook nog veel aandacht nodig. 100 km/u is te hard: zorg foor geluidsoverlast en luchtverontreiniging
  - Tramverbinding tussen Overvecht Noord en Leidsche Rijn Noord over het Amsterdam rijnkanaal ontlast de NRU (tramring creëren, het loopt nu dood. Woonwerkverkeer faciliteren naar Leidsche Rijn industrieterrein).
  - Graag geluidswal beplant met bomen en struiken (niet van glas). Enige vergoeding voor waardedaling en dubbele beglazing. Hoe komen wij in Overvecht? Gageldijk wordt veel drukken van landbouwverkeer. (bewoner xxxxxxx).
  - Waar werken mensen uit Overvecht? Houd hier rekening mee als het gaat om verkeersstromen.

- Variant kiezen is gelijk duidelijkheid geven over inpassing.
- Leefbaarheid langs de NRU is in gevaar. Hoe kun je zo dicht bij woningen zo'n drukke weg creëren?
- Hogere snelheden trekken meer vervoer aan daarom NRU niet harden dan 70 km/u.
- De aanname dat een betere doorstroming met veel meer auto's leidt tot minder luchtverontreiniging klopt niet. De dagelijkse files ongelukken etc. laten zien dat er altijd stagnatie zal zijn.
- Noorderpark is een recreatie- en stiltegebied, dit is straks niet meer bereikbaar. Tegenstrijdigheid tussen snelweg en stiltegebied. De groenstrook en Natuurtuin zullen er aan moeten geloven als de verbreding door gaat. A27; de geluidswal mag nu de naam eigenlijk niet meer hebben. Logisch, die is uit de 20<sup>ste</sup> eeuw. Zorg dus voor een geluidswal die de 21<sup>ste</sup> eeuw overleeft.
- Vraag: is er een (uitkomst) van een analyse van de resterende noodzaak voor verbreding van de rondweg na gereed komen (inclusief tunnel) van de A2/A12. ook mee overwogen? Vergrijzing (minder spitsverkeer, thuiswerken, raod-pricing en kleinere auto's).
- NRU-Overvecht: geen geluidschermen (nadelig voor Noorderpark als Stiltegebied i.v.m. weerkaatsing van het geluid. Niet alleen ongelijkvloerse kruisingen, maar ook ondertunneling of verdiepen om geluidsvermindering te realiseren. De maximum snelheid 80 km/u tot afslag A2 (Gemeente Maarssen is voorstander, dus Provincie overhalen). Bij voorkeur afslag Moldaudreef niet afsluiten. Anders levert dit enorme verkeersstuwning op. Alle druk komt dan op de Einsteindreef (de hoofdverkeersader).

## 2. Bewoner uit Utrecht

Aan: Rijkswaterstaat Utrecht, [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)

Betreft: reactie op de MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht, eindconcept 11 augustus 2010.

Utrecht, 12 september 2010

Geachte heer/mevrouw,

Ik heb kennisgenomen van het eindconcept MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht, 11 augustus 2010

In verband daarmee heb ik een aantal opmerkingen:

*1) De referentie 2020 is opgesteld met de aanname dat alle omliggende extra asfalt projecten doorgaan, en dus wordt Lunetten-Rijnsweerd logischerwijs een knelpunt. Voor een uitgebreidere referentie en eerlijker inzicht zou het dus moeten dat er ook een referentie 2020 wordt opgesteld zonder al dat extra asfalt en gewoon uitgaan van wat er nu ligt, met daarbij misschien wat groei van auto's tussen nu en 2020. Ik verzoek u deze toe te voegen zodat een duidelijker vergelijking mogelijk wordt met de huidige situatie.*

*2) Het bovenstaande in wat ruimer perspectief gezien, is eigenlijk alleen een goede afweging mogelijk via een MER voor al de omliggende wegenprojecten en die van Utrecht samen, en deze dan te vergelijken met alternatieven zoals een uitgebreide OV variant. Ik verzoek u een integrale MER uit te voeren van alle omliggende wegenprojecten en die van Utrecht tezamen.*

*3) Een belangrijke zwakte in de inhoud van de MER eerste fase ligt in het ontbreken van het opnemen van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen in de beschouwde alternatieven, alsmede in het veel te gemakkelijk afvallen van voor het milieu aantrekkelijk alternatieven. Voordat alternatieven afvallen of binnen alternatieven uitgegaan wordt van extra asfalt, mag een nadere analyse worden verwacht. Hieronder volgt een nadere toelichting in 3a en 3b.*

3a) Om met het laatste te beginnen (makkelijk afvallen van alternatieven), de enige doorslaggevende factor in de selectie van alternatieven o.a. in fase 1b lijkt de Nomo factor. Veel minder wordt er gekeken naar totale vermindering van verliesuren (en waarom zijn die minder belangrijk?) of een gedeeltelijke oplossing van knelpunten (maar met minder negatieve effecten voor het milieu) dan wel een oplossing waarvan te verwachten is dat negatieve effecten gemakkelijker te mitigeren zijn. Zo worden de alternatieven De Kracht van Utrecht (KvU) en OV+++ veel te eenvoudig terzijde geschoven op basis van een zeer voorlopige kostenschattning en het niet geheel op norm brengen van de Nomo factor. En dat terwijl deze alternatieven naar verwachting veel minder schadelijke milieu effecten met zich mee zullen brengen dan de asfalt alternatieven. Van een MER mag verwacht worden dat oplossend vermogen en milieu

effecten meer in samenhang afgewogen worden. Van een dergelijk project mag toch best een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt worden.

Ook sub-varianten, zoals een nieuwe tunnel aan de oostzijde van de bestaande bak (in het alternatief sorteren voor de knopen) wordt veel te snel aan de kant geschoven. Een tracé dat volledig uit een tunnel bestaat (2 à 3 km, niet slechts 250 m!) tast de omgeving weinig aan. Dat zal inderdaad duurder zijn dan zonder tunnel, maar daarom hoeft dat nog niet in dit stadium af te vallen. Een duurder alternatief in dit stadium alleen maar te zien in kosten is een te beperkt gezichtspunt. Meer investeren is tenslotte ook meer economische activiteit, meer ontwikkeling van kennis en innovatieve technieken (tunnelbouw heeft toekomstwaarde), en er kunnen, zeker met een tunnel, ook inkomsten gegenereerd worden door b.v. een vorm van tolheffing.

Ook de sub-variant van sorteren in de knopen, waarbij de bak niet wordt verbreed, maar waarbij wel meer rijstroken in de bak worden gelegd, wordt te snel aan de kant geschoven met een beroep op Europese normen. Ik zou zeggen dat nadere uitleg hiervan op zijn plaats is, alsmede nadere optimalisatie met de bestaande bak om er zoveel uit te halen als erin zit: dan maar iets minder rijstroken waardoor de sub-variant misschien iets minder oplossend vermogen heeft maar wel een eind in de goede richting komt.

Het is in dit verband ook opvallend te noemen dat de referentie 2020 nauwelijks knelpunten laat zien in de richting zuid naar noord tussen Lunetten en Rijnsweerd (spoedaanpak van vier naar zes banen is daarin meegerekend), maar wel een groot knelpunt in de richting van noord naar zuid (geen spoedaanpak, vier banen). Zo lijkt het er toch veel op dat twee banen extra blijkbaar veel uitmaken (hoewel er tegelijkertijd beweerd wordt dat het weven de boosdoener is.....). Dat maakt nieuwsgierig naar het plaatje voor de richting van noord naar zuid met zes banen. Als dat al veel blijkt uit te maken, dan is dat een goedkope oplossing en kan een groot deel van het budget besteed worden aan zaken die er echt toe doen: bijvoorbeeld over een grote lengte geheel afdekken, afgassen behandelen en nieuw groen er bovenop. Ook een goede kandidaat voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA, zie ook hieronder)!

3b) Met het ontbreken van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen wordt bedoeld dat in de verschillende asfalt alternatieven geen aanvullende verkeersgeleidingsmaatregelen worden afgewogen, zoals dynamische snelheidslimieten, 100% pakkans systemen en betere informatievoorziening, terwijl toch verwacht mag worden dat daarmee de vertraging door weven aanzienlijk kan worden beperkt. Weven wordt tenslotte aangemerkt als een doorslaggevende oorzaak van de vertraging van het verkeer. Zo zou een variant met alleen deze maatregelen wellicht voor een deel al een oplossing bieden met minimale investering en weinig effecten op het milieu.

Ook zijn vele interessante combinaties te bedenken, vele malen interessanter dan het enige combi-alternatief dat nu in de MER wordt beschouwd (nu wordt alleen asfalt-west en asfalt-oost gecombineerd bekeken). Zo zouden combinatie alternatieven van OV+++ of de KvU met verkeersgeleidingsmaatregelen op de A27, eventueel met een beperkte ingreep in de weginfra (b.v. sorteren in of voor de knopen zonder bakaanpassing) best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben met minder negatieve milieu effecten. Deze zijn nu niet onderzocht.

Het kan ook gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het MMA: het MMA wordt nu erg simpel richting de asfalt-oost geduwd, maar het MMA zou best eens kunnen liggen in een combi van beperkt asfalt en OV+++ of KvU. Zonder nadere analyse van mogelijk aantrekkelijke combi-varianten is deze eerste fase MER niet compleet en is het te vroeg om in fase 2 alleen nog maar aandacht te schenken aan één of twee alternatieven. Er is nog veel aanvullende analyse nodig om milieu en oplossend vermogen beter met elkaar in balans te brengen, en dat is nou juist wat van een MER mag worden verwacht.

*4) Ik heb ergens gelezen dat geluid fors toeneemt, in de zin van het aantal woningen dat aan meer geluid wordt blootgesteld, waarvan sommige ook bestaan hoge waardes. Maar tegelijkertijd wordt beweerd dat de gezondheid ten gevolge van overmaat van geluid alleen maar beter wordt. Daar zou ik graag een nadere uitleg over ontvangen.*

*5) Wordt er wel rekening gehouden met cumulatieve effecten van de wegen en spoorlijnen rondom de woonwijk Lunetten? Het is voor een wijk, waarlangs niet alleen snelwegen lopen, maar ook belangrijke andere secundaire wegen, van groot belang dat alle bronnen worden meegerekend in de bepaling van de totale belasting aan geluid en luchtvervuiling.*

Met vriendelijke groet,

### 3. Bewoner uit Utrecht

Aan Rijkswaterstaat

Betreft: reactie op de MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht, eindconcept 11 augustus 2010.

Plaats en datum: Utrecht, 19 sept 2010

Geachte heer/mevrouw,

Ik heb kennisgenomen van het eindconcept MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht, 11 augustus 2010. In verband daarmee heb ik een aantal opmerkingen

Ik ben het niet eens met een aantal aspecten die de MER al dan niet behandelt. Zo ontbreekt het aan een integrale aanpak tegen geluidsoverlast

1 De MER geeft aan dat geluidsoverlast niet verbetert. Ik heb nu last van het geluid (tot 60 dB op 500 meter), en wil dat de overlast ook nu al wordt aangepakt

2 ik wil dat de gezamenlijke geluidsbelasting wordt berekend en gemeten, die wordt veroorzaakt door de huidige wegen en sporen, alsmede na uitbreidingen van A2?, A12, Waterlinieweg en spoorverdubbeling

3 ik maak bezwaar tegen het gebruiken van berekeningen als basis voor bepaling van de overlast van geluid in de geluidsmodellen, en wil dat de realiteit gemeten wordt, en modellen aangepast

3a) de geluidskaarten van RWS stemmen niet overeen met de geluidskaarten van Actieplan geluid Utrecht' (ALU), die hetzelfde gebied beslaan, en een veel te rooskleurige indruk wekken

1 ik wil dat de metingen per direct leiden tot geluidreducerende maatregelen

2 ik maak bezwaar tegen de wet geluidshinder vanwege nivellering van pieken

In de bijlage beschrijf ik de redenen, en wensen tav. de aanpak van het probleem.

Ik verzoek u met spoed om geluidsreducerende maatregelen tegen de A2?, A12, Waterlinieweg en spoorbanen, teneinde de wijk Lunetten leefbaar te houden.

Belangrijkste maatregelen daarvan zijn snelheidsreductie (20 km/h minder halveert geluid, en reduceert tevens fijnstof, ref 5, fig 2, in bijlage weergegeven) verkeer spreiden afstand weg -bebouwing vergroten absorberende geluidsschermen (natuurlijk materiaal) naald bomen (ook in de winter demping) zeer stil asfalt, elke 5 jaar vernieuwen overkapping stille banden verplichten (lange termijn)

Hoogachtend,

, Actieplan geluid Utrecht, 29 sept 2009 3524 VL Utrecht 0302887259

ad 1) De MER geeft aan dat geluidsoverlast niet verbeterd. Ik heb nu al last van het geluid (tot 60 dB pieken op 500 meter), en wil dat de overlast ook nu al wordt aangepakt. Het zijn immers de pieken die de hinder veroorzaken, net als bij files .

Ter illustratie

60 dB is bijna zo luid als het interieur van een auto bij 100 kmh. (gem. 62 dB<sup>2</sup>) .  
68 dB is luider dan enig voertuig interieur voortbrengt (bij 120 kmh)!

Ten opzichte van een stille dag (33 dB) is het verschil toch maar liefst 9 verdubbelingen (verdubbeling is 3 dB) toegenomen, alleen ten gevolge van verkeerslawaaai !

Maar van theoretiseren wordt het niet minder. Wie kan bij zoveel lawaai slapen?<sup>3</sup> Dit is de status medio september 2010, zonder enige weg uitbreiding. En zeker, dat is niet elke dag zo erg, maar de hinder ontstaat vooral door de pieken. (ad 5). Dat geldt voor files net zo goed als voor geluidspieken.

De sonore brom van de snelweg is zeer hinderlijk, verscheurt elke stilte, almede de nachtruse. Op 500 m afstand worden we elke dag wakker van het snelweggeluid (> 54 dB). Zelfs midden in Lunetten is slapen met het raam open een hachelijke zaak.

Nat wegdek verergert de situatie sterk (+ 6 dB), evenals een ongunstige windrichting. Dat is het geval van Lunetten is dat eigenlijk elke windrichting, aangezien Lunetten aan alle zijden is omringd door verkeersgeluidsbronnen.

Ik pleit voor het meten van het geluid, per direct, en het doorvoeren van maatregelen totdat de normen niet meer worden overschreden.

<sup>2</sup> Studie naar de effecten van een regeling stille banden, TNO 2002 en Metingen Interieurgeluidsniveau, RDW, RDW-SPE-0612 <sup>3</sup> <http://www.tno.nl/downloads%5C2007-0012%2064024%20Slaap%20en%20verkeersgeluid.pdf>



Ad 2) ik wil dat de gezamenlijke geluidsbelasting wordt berekend en gemeten, die wordt veroorzaakt door de huidige wegen en sporen, alsmede na uitbreidingen van A27, A12, Waterlinieweg en spoorverdubbeling (4 bronnen)

Vanwege de ligging van Lunetten, gelegen in een driehoek, aan alle zijden omringd door verkeersgeluidsbronnen die vrijwel allemaal knelpunten zijn, is de situatie zeer ernstig.

RWS (Rijkswaterstaat) heeft meermaals aangegeven in haar modelberekeningen alleen uit te kunnen gaan van enkelvoudige bronnen, omdat men technisch geen mogelijkheden ziet deze bronnen rekenkundig als geheel te beschouwen. Het totaal aan uitbreidingsplannen houdt derhalve geen rekening met de som van alle bronnen, terwijl het de som van allen is die in werkelijkheid de overlast veroorzaken. Het is wat te eenvoudig om aan te nemen dat alle 4 bronnen een 4-voud aan geluid gaan produceren, maar het is wel aannemelijk dat de geluidsproductie van alle bronnen samen groter is dan een enkele bron.

Ik pleit voor het meten van het geluid, per direct, en het doorvoeren van maatregelen totdat de normen niet meer worden overschreden. Lunetten is omgeven door snelwegen, er dienen zeer deugdelijke maatregelen te komen ad 3) ik maak bezwaar tegen het gebruiken van berekeningen als basis voor bepaling van de overlast van geluid in de geluidsmodellen, en wil dat de realiteit gemeten wordt, en modellen aangepast

Met recente geluidsmetingen op ruim 50 meter afstand van het hart van de A 12 en A27 (bij droog weer) is over meerdere dagen vastgesteld dat de snelweg ruim 80 tot 85 dB geluid produceert. Dat is 10 tot 15 dB (ruim 3 tot 5 verdubbelingen) hoger, dan waarvan RWS uitgaat met haar berekeningen. De veel lagere rekenwaarde is begrijpelijkerwijs gunstig voor het beslissingsproces, maar verandert niets aan de werkelijke geluidsbelasting.

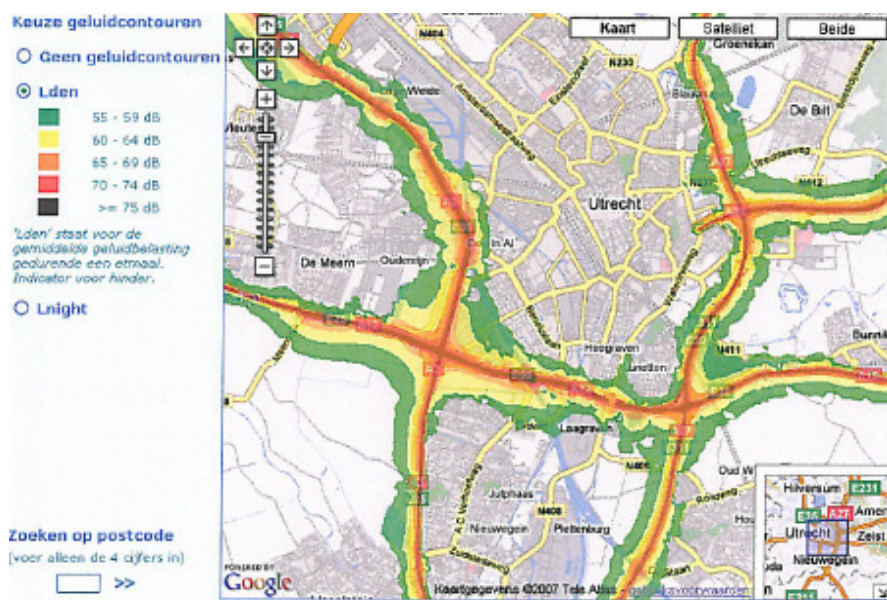
Ik pleit voor het meten van het geluid, per direct, en het doorvoeren van maatregelen totdat de normen niet meer worden overschreden.

ad 3a) de geluidskarten van RWS<sup>4</sup> stemmen niet overeen met de geluidskarten van Actieplan geluid Utrecht<sup>5</sup> (ALU), die hetzelfde gebied beslaan (Lunetten). De ALU kaart is een uitwerking van de Europese wet geluidshinder.

Hieronder treft u de geluidskarten aan van RWS en het ALU met de geluidscontouren weergegeven voor de situatie in Lunetten

In de MER wordt echter vooral uitgegaan van de maximale toegestane grens van 60 dB (dat is 18 dB ofwel 6 verdubbelingen meer dan 42 dB uit wat het ALU als hinderlijk beschrijft), wat resulteert in een kleiner aantal getroffen huishoudens, waardoor het schadelijke effect ogenschijnlijk meevalt.

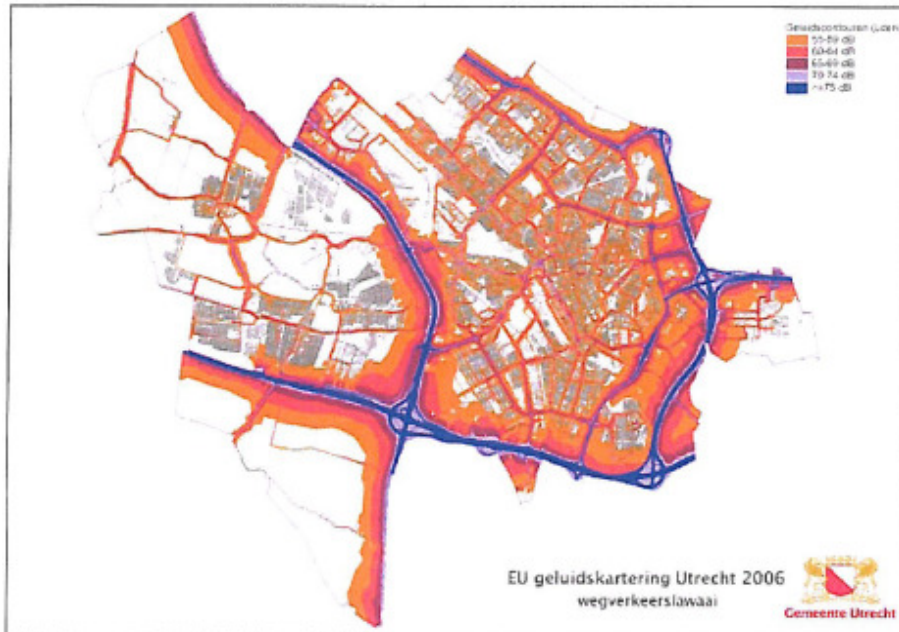
Beide kaarten zijn sterk van elkaar verschillend, waarbij die van RWS zeer gunstig uitvalt, en die het Actieplan Lucht & Geluid Utrecht beter overeenstemmen met de recent uitgevoerde geluidsmetingen, en de persoonlijke ervaringen van bewoners.



Figuur: Geluidskart van RWS geeft een zeer rooskleuring voorstelling, die niet bij de beleving past.

<sup>4</sup> RWS Geluid rond snelwegen in Nederland\_tcm174-157657.pdf <sup>5</sup> Actieplan Geluid Utrecht, 29 sept 2009

In het ALU (Actieplan Lucht & Geluid Utrecht) wordt **42 dB** genoemd als **ernstige hinder**. De grens van 55 dB treft 50% van alle huishoudens in Utrecht. Men spreekt hier van Lden een etmaal gemiddelde. De Lden waarde van 55 dB, die mijn adres treft, wordt dus als hinderlijk beschreven. Dit stemt overeen met metingen van 60dB piek die ik gemeten heb op dat adres, alsmede met de waarden die zijn gemeten langs de snelweg (tot 85 dB).



Figuur: Geluidskarta ALU 2009 Utrecht.

(<http://www.utrechtnlimages/DSO/DSOmilieu/geluid/eu/Actieplan%20Geluid%20Utrecht.pdf>)

In het Actieplan Lucht en geluid Utrecht wordt mijn indruk van de kaart goed beschreven:

Citaat:

*"Een blik op de geluidskarta voor het wegverkeer (figuur hierboven) laat zien dat er in Utrecht veel wegen zijn waarlangs de geluidsbelasting 55 dB of hoger is. Het blijkt (zie bijlage 1) dat dit bij meer dan de helft van alle woningen in de gemeente het geval is. Ernstige hinder van geluid kan overigens al optreden vanaf 42 dB. "*

Ik wens graag de vraag beantwoord, waarom de karta zoveel van elkaar verschillen, en welke de juiste zou zijn.

Ik pleit voor het meten van het geluid, per direct, en het doorvoeren van maatregelen totdat de Ouiste) normen niet meer worden overschreden.

ad 4) ik wil dat de metingen leiden tot geluidreducerende maatregelen

Geluid reducerende maatregelen zijn:

meer OVEN fiets inzetten

snelheid verlagen: 20 km/u minder halveert geluidsbelasting  $L_p$  (ref 2 , fig 2, hieronder weergegeven)

verkeer spreiden

afstand weg -bebouwing vergroten

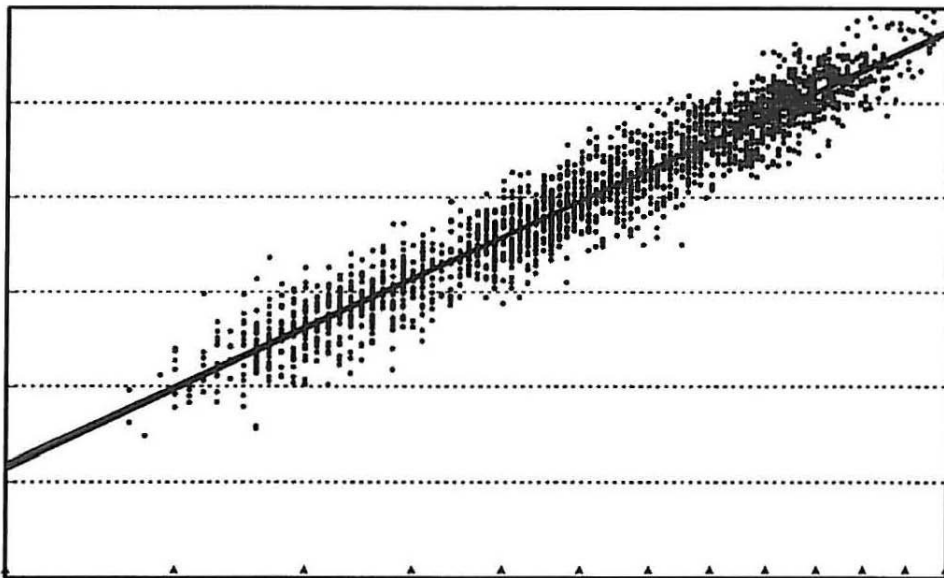
absorberende geluidsschermen (natuurlijk materiaal), ook tussen de rijbanen in

naald bomen (ook in de winter demping)

zeer stil asfalt, elke 5 jaar vernieuwen

overkapping

stille banden verplichten (lange termijn)



Figuur: snelheid is de belangrijkste veroorzaker van geluidslawaai. Snelheidsreductie heeft grote invloed op het lawaai.

Ik pleit voor snelheidsreducerende maatregelen, naast de hierboven genoemde, omdat deze het goedkoopste zijn en eenvoudigst effect sorteren. Dat bevordert tevens de luchtkwaliteit, alsmede de doorstroming

t

ad 5) ik maak bezwaar tegen de wet geluidshinder vanwege nivellering van pieken

Geluidshinder ontstaat door de lawaaipeken. Deze lawaaipeken overschrijden veelal de norm en zouden het onmogelijk maken om enige snelweg in **NL** aan te leggen. Daarom is de wettelijke nivellerende norm L(den) ontwikkeld. Deze maakt gebruik van een sterke nivellering van geluidspieken door het gebruik van logaritmische berekeningen, en een nivellering over de tijd.

Ik maak bezwaar tegen de verschillende benadering van de problematiek van files en geluid. Zowel pieken in verkeer, als pieken in geluid, veroorzaken problemen. Sterker, als de verkeerspieken worden genivelleerd zoals men dat met geluid doet, dan zijn de files opgelost. Het rijdt immers 80% van de tijd wel door?

Ik pleit voor het een striktere geluidswetgeving, die beter afgestemd is op de realiteit van ons land, en meer rekening houdt met de eerder genoemde gezondheidsrisico's. Voordat het zover is, pleit ik voor een zeer strikte handhaving van de huidige norm, en anticiperen op de meervoudige bronnen problematiek in Lunetten zoals boven beschreven.

## 4. Bewoner uit Utrecht

Het **Bewoners Overleg Lunetten** (BOL) is een in de Utrechtse wijk Lunetten actieve stichting die “onderdak” biedt aan alle bewoners van deze wijk. Lunetten heeft ca. 12.000 inwoners. Het BOL bestaat ruim tien jaar en ontwikkelde een flinke staat van dienst. Bewoners, media, contactpersonen bij betrokken organisaties kennen het BOL als een energieke club deskundigen, als luis in de pels of als stevige partner. Ook binnen de gemeente politiek, bij Burgemeester en Wethouders, bij de gemeenteraad en bij de relevante ambtenaren is het BOL genoegzaam bekend. Veelzijdige projecten en acties zijn succesvol afgerond.

In de plenaire vergadering, het beleidsbepalend orgaan, van het BOL zijn de in de startnotitie Planstudie Ring Utrecht beschreven alternatieven besproken. Een zienswijze, inspraakreactie, is door het BOL ingediend. Geïnspireerd door de uiteenlopende reacties van belangenorganisaties<sup>1</sup> in de afgelopen maanden, het “Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht” en “Actieplan Geluid Utrecht”, heeft de plenaire vergadering een nadere invulling gegeven aan haar standpunt die zij in de zienswijze<sup>2</sup> naar voren heeft gebracht:

**Het BOL wil een duurzame oplossing** voor een leefbare samenleving, en wil geen problemen verschuiven naar andere delen rond Utrecht zoals Leidsche Rijn. Het BOL wil geen uitbreiding van de capaciteit van auto(snel)wegen.

De gebiedsvisie van het BOL komt overeen met hetgeen in de publicatie “A12 Centraal: Ambitie voor een duurzame stedelijke ontwikkeling” over het gebied “Linieland”, waar Lunetten deel van uit maakt, wordt geschreven: “De stedelijke regio gebruikt Linieland als recreatief uitloopgebied. Dit deel wordt versterkt tot een krachtig en aantrekkelijk landschap. (...) Er wordt hier stevig geïnvesteerd om het landschappelijk schoon, de recreatieve functies en de langzaamverkeerverbindingen op orde te brengen. (...) de groene corridor krijgt een bijzonder recreatieve en ecologische betekenis.”<sup>3</sup>

Hét probleem dat in de Startnotitie Ring Utrecht wordt genoemd is dat de Ring zowel door regionaal als landelijk autoverkeer wordt benut. Verder wordt gezegd dat de ruimtelijke mogelijkheden zeer beperkt zijn, omdat wij ons land voor meer gebruiken dan alleen voor verkeer. De kern van het probleem is de grote hoeveelheid auto's dat op hetzelfde moment van de wegen gebruik maakt. **Verspreiding** van het gebruik in tijd (het mijden van de spits) of het kiezen van een **andere vervoersmodaliteit** (OV of fiets), of **niet vervoeren** (thuisof telewerken) zijn voor de handliggende oplossingen. Het kiezen van een andere route wijzen wij gezien de veiligheid (het gebruik van onderliggend verkeersnet) en het verplaatsen van de congestie naar andere delen van het wegennet af. Overigens kent ook het OV spitsen daluren. Ook hier is door spreiding van het reizigersaanbod winst te behalen. Hoewel het een voor de hand liggende gedachte is dat burgers goed op de hoogte zijn van alternatieven en de kwaliteit daarvan blijkt dat niet zo te zijn. Uit de jongste projecten blijkt dat een **persoonlijk alternatief reisadvies effectief werkt**.

Teveel waarde wordt gehecht aan de snelheid waarmee je je kunt verplaatsen. Dat je **je reistijd efficiënt kunt benutten**, zeker met het overal draadloos internet in het vooruitzicht, zou een belangrijkste punt van afweging moeten worden. Zeker is dit het geval voor reizen over langere afstanden.

De overheid kiest nu nog voor een “keuzevrijheid” van de burger. Echter, de modaliteiten waar tussen gekozen kan worden zijn in kwaliteit (comfortabel, betrouwbaar, frequent, veel plaatsen bereikbaar op ieder willekeurige momenten, beschikbaarheid op alle plaatsen) zeker voor korte afstanden niet aan elkaar gelijk.



<sup>1</sup> Het ALU maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het is een actieplan in de zin van art. 5.9 Wet Milieubeheer.

<sup>2</sup> <http://www.lunetten.nl/bol/documenten/Inspraak%20BOL%20Startnotitie%20Ring%20Utrecht%2020090129.pdf> <sup>3</sup> De rapportage is vervaardigd in opdracht van Bestuur Regio Utrecht ,Provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente Nieuwegein, gemeente Houten, Ministerie VROM, en betrokkenheid van Ministerie van Ven W.

## **Een eerste stap is om alleen en volledig te investeren in het op peil brengen van alternatieve vervoersmodaliteiten voor het autovervoer.**

Gewoontes zijn hardnekkig, gedragswijziging is moeilijk te realiseren. Het is reëel te denken dat groepen burgers er niet in slagen om een echt grote stap naar duurzaamheid te zetten. Zonder aanzienlijke initiatieven van de overheid gekoppeld aan regels die een gedrag afdwingen zal een gedragsverandering onvoldoende van de grond komen. Gebeurt dat niet, dan blijft een verandering in een duurzame vervoersmodaliteit (en daarmee een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk) uit en blijft een keuze voor een andere vervoersmodaliteit een marginaal verschijnsel. Dit is de tweede stap. **Het “beprijzen” van het autovervoer en “slim prijzen” (financieel belonen van gewenst gedrag).** Daarnaast geeft de overheid een belangrijk signaal af in de keuze van de volgorde waarin zij haar acties onderneemt. Capaciteitsuitbreiding van het wegennet impliceert het belonen van het autogebruik.

Belangrijk is 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. Personenvervoer per auto en OV en fiets moeten elkaar aanvullen. **Dat kan door de netwerken op elkaar aan te sluiten via P&R.** Vanaf die plaats zal met een andere vervoersmodaliteit verder gereisd worden: een comfortabel vervoersmiddel die op een betrouwbare, efficiënte, vrij van emissie, in korte tijd grote aantallen mensen kan vervoeren, ofwel de tram of lightrail. De tramof treinstellen zullen zo ingericht moeten worden dat b.v. de fiets meegenomen kan worden.

**P&R faciliteiten** dienen niet alleen om over te stappen van auto naar OV/fiets of vice versa, maar **ook van stedelijke OV naar het regionaal of landelijk OV – netwerk.**

Hiermee kan de stad worden ontlast van inen uitrijdend verkeer, ook van lijnbussen. Het huidige radiaal OVstelsel zal deels moeten worden vervangen door **tangent verbindingen buiten langs de Ring Utrecht**, waardoor niet altijd via het Centraal Station gereisd hoeft te worden. Hiermee worden de reistijden voor het regionale busvervoer verkort.

**Bescherming van het milieu en de leefomgeving voor de burgers** schiet al jaren tekort. Meerdere keren is vanuit Lunetten aangedrongen om de woonwijk beter te beschermen. Nu

onderschrijven minister Cramer en het Kabinet dit ook <sup>4</sup>. Zelfs zonder uitbreiding van de vervoerscapaciteiten is een bescherming van emissie en geluid voor de wijk **noodzakelijk!** Inventieve en innovatieve maatregelen gecombineerd met in de praktijk <sup>5</sup> bewezen technieken voor het **afschermen van snelwegen door ze te isoleren van de omgeving** biedt zowel voor het verkeer zelf als voor de kwaliteit van de omgeving duurzame voordelen. Het wordt tijd om ze eindelijk eens in de praktijk uit te voeren. Waarom niet beginnen in de wijk het dichtst gelegen aan dé draaischijf van Nederland!

**Achtergrond: De wijk Lunetten** is een groene wijk, met twee parken met hoge ecologische waarden, relatief weinig autoverkeer en goed gebruik van deelauto's, OV en fietsverbindingen. Knelpunt is altijd al de grote belasting door luchtverontreiniging en geluid van het omringende <sup>6</sup> verkeer. Uit een enquête van het BOL is gebleken dat de luchtkwaliteit momenteel de grootste zorg is van de bewoners. Daarnaast krijgt het BOL vaak klachten over het geluid van de snelwegen dat door de gehele wijk is te horen.

<sup>4</sup>Zie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=44772> <sup>5</sup>  
<http://www.ipluchtkwaliteit.nl/project.php?name=overkapping> <sup>6</sup>Zie  
<http://www.lunetten.nl/bol/vragen/uitslag.html>

Utrecht Lunetten wordt omringd door wegen en spoor: A12, A27, de Waterlinieweg en de sporen van Utrecht naar Arnhem en 'sHertogenbosch.

De afstand tussen bebouwing, wegen en sporen varieert van minder dan (bij de Engelmansplaat) 50 tot op een enkele plaats maximaal (!) 600 meter.

Uit rapporten van o.a. RIVM blijkt dat de luchtkwaliteit en geluidbelasting in en rond Lunetten nu al de Europese normen overschrijden! Lunetten krijgt de komende jaren te maken met de grote infrastructurele veranderingen, die het leefklimaat, onze gezondheid, de milieukwaliteit en het landschap verder onder druk zetten.

- Momenteel wordt de sporen uitgebreid van vier naar acht sporen. Dit kan volgens ProRail bij ingebruikname leiden tot een toename van naar schatting 400% t/m 2020 van het goederenvervoer per rail. (Bron: ProRail)

- • Aan de A27 wordt in 2011 (in het kader van het versneld aanpakken van knelpunt Lunetten

- – Rijnsweerd) twee rijstroken toegevoegd.

- Toename van verkeer over de Waterlinieweg met 11% en opwaardering tot onderdeel van de 'Binnenring' voor de stad Utrecht. (bron: ALU)

- En mogelijk: verbreding van de A27 en A12 in het kader van de Pakketstudie Ring Utrecht.



Bovendien worden de projecten door verschillende partijen ontwikkeld, zonder rekening te houden met de huidige werkelijke milieubelasting en met de cumulatieve effecten van de geplande projecten op de luchtkwaliteit en geluidbelasting voor de omgeving. Er is geen sprake van enige compensatie door verkeersafname of afname van milieuhinder rondom of in de wijk.

Bekend is dat de rekenmodellen die de overheden gebruiken bij de planontwikkeling van de sporen wegeuitbreidingen rond Lunetten, uitgaan van verouderde cijfers. Ook geven onderzoeken<sup>8</sup> aan dat berekeningen geen juiste weergave van werkelijke concentraties zijn. Bij het Ministerie van VROM is bekend dat in Utrecht op vele plaatsen de luchtvervuiling al ver boven<sup>9</sup> de Europese norm uitkomt. Bovendien hebben bezorgde Utrechtse burgers (chemicus Nijssen en bouwfysicus Zorn) in 2009 zelf metingen verricht, waaruit is gebleken dat de gemeten concentratie stikstofoxiden beduidend hoger

<sup>7</sup> <http://www.utrechtsnelweg.nl/nieuwsbericht/68>

[http://www.rtl.nl/components/actueel/rtlnieuws/miMedia/2009/week41/vr\\_1930\\_a27.avi\\_plain.xml](http://www.rtl.nl/components/actueel/rtlnieuws/miMedia/2009/week41/vr_1930_a27.avi_plain.xml) 1

RIVM rapport 680600003/2007 [J.P. Wesseling et al]

[www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680600003.pdf](http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680600003.pdf)

2 Analyse berekende en gemeten NO<sub>2</sub> concentraties 2005 in Den Haag [A. Özbek et al]

[http://www.denhaag.nl/Docs/dsb/milieu/Lucht/Rapportage\\_luchtkwaliteit\\_2005\\_bijlage\\_4.pdf](http://www.denhaag.nl/Docs/dsb/milieu/Lucht/Rapportage_luchtkwaliteit_2005_bijlage_4.pdf)

3 Met meten toch meer weten [S. van der Zee et al, 2004]

[http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1118457.ece/De\\_Utrechtse\\_lucht\\_blijkt\\_veel\\_vu](http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1118457.ece/De_Utrechtse_lucht_blijkt_veel_vu)

iler

is dan wat de gemeente heeft berekend. Utrecht is de enige van de vier grote gemeenten die geen metingen verricht naar de luchtkwaliteit. De verantwoordelijke wethouder vindt dit 'niet nodig'.

De intensivering van het verkeer van de afgelopen jaren wordt bij berekeningen niet meegenomen. Geluidsregels gelden alleen in de beginsituatie bij de aanleg van een nieuwe weg of spoorlijn. Echter, in de praktijk is de geluidsbelasting door drukker verkeer in de loop der jaren aangezwollen tot luidruchtige herrie. En zijn er geen metingen uitgevoerd om de berekeningen te verifiëren. Ook Minister Cramer en met haar de Ministerraad onderkent dat de bescherming van de burger tegen overlast tekort schiet getuige de vergadering van de Ministerraad van 30102009: "De huidige wetgeving beschermt de burger onvoldoende tegen toename van geluidoverlast bij groei van het verkeer.(...) In de praktijk blijkt dat toename van geluid door groei van verkeer nauwelijks aan banden is gelegd. (...) In situaties met groei van verkeer zijn dus geluidreducerende maatregelen nodig.(...)Mede door de groei van het verkeer in de afgelopen 25 jaar is op veel plaatsen de geluidbelasting te hoog." Hierbij komt dat bij de ontwikkeling van nieuwe projecten geen rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van alle wegen en spoorwegen op eenzelfde gebied, zoals in Lunetten. Om een beeld te krijgen van de werkelijkheid volstaat alleen dat in en rond Lunetten luchten geluidsmetingen worden verricht. Het BOL vraagt u met klem om deze onderzoeken uit te voeren alvorens tot een besluit te komen!

Uit eerdere onderzoeken blijkt dat meer asfalt niet leidt tot minder files, maar juist tot toename van het wegverkeer en tot nog verdere aantasting van landschap en leefklimaat. In plaats van uit te gaan van verdere toename van autoverkeer ('30% van 2005 tot 2020') en eerste prioriteit te leggen bij wegen en auto's, pleiten wij voor een radicale omslag in het denken en prioriteit te leggen bij leefklimaat, gezondheid, landschap, en milieukwaliteit. Uit onderzoek <sup>11</sup> blijkt dat de knelpunten op de Ring Utrecht vooral in de spits liggen doordat 66% van het verkeer lokaal en regionaal is. Indien 15% een andere keus maakt, zijn de knelpunten goeddeels opgelost.

Het BOL wil aandacht vragen voor **zorgvuldige besluitvorming**, door de plaatselijke bevolking breed gedragen besluiten, openbare informatie over onderzoeken en resultaten hiervan, en voldoende inspraakmogelijkheden voor bewoners, gezondheids, natuuren milieuorganisaties. Voor politici, bestuurders en beleidsmedewerkers zijn de ontwikkelingen al complex en onoverzichtelijk, laat staan voor bewonersorganisaties. Met de Crisisen Herstelwet kiest de overheid bovendien voor versnelling van procedures en vermindering van de inspraak, voor burgers, maar ook voor lokale overheden. Dit zet de planvorming en de kans op duurzame oplossingen voor de regio Utrecht onder zware druk.

Het BOL wijst op de Commissie Elverding, die heeft geadviseerd over zorgvuldige besluitvorming, breedgedragen besluiten, voldoende alternatievenonderzoek, voldoende inspraak van burgers, rechtsbescherming, en het voldoen aan normen.

Voor inhoudelijke vragen kunt u contact opnemen met de heer xxx

<sup>10</sup> Zie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=44772> <sup>11</sup> <http://www.utrechtsnelweg.nl/userfiles/file/dekrachtvan-utrechtLR.pdf>

## 5. Bewoner uit Utrecht

Geachte lezer,

Op 20 september j.l. bezocht ik de informatieavond in de Aristo zalen.

Hierbij laat ik weten dat ik bezwaar maak tegen de uitvoering van de plannen zoals deze er nu zijn.

De plannen, zeker de verbreding tot 14 rijbanen, gaan in tegen alles wat wenselijk is om prettig te kunnen wonen in Lunetten.

Er is totaal geen enige affiniteit in de plannen met de belangen van de bewoners, er worden wat toezeggingen gedaan over een geluidswal en geluiddempend asfalt maar verder komt men niet.

Er is niet bekend over wat nu al de echte geluidsoverlast is voor de bewoners met het huidige verkeerslawaaï. Metingen worden blijkbaar niet ter plekke in de wijk gedaan bij verschillende weersomstandigheden(vooral wind), zo ook de metingen van fijnstof. Wel wordt opgemerkt dat er dan extra schermen op de geluidsschermen komen om het extra stof weer op te vangen.

Er komt eveneens een spoorwegverbreding aan wat extra geluid gaat geven. Eveneens kan Rijkswaterstaat niets zeggen over de plannen van de gemeente m.b.t. verbeteringen van het openbaar vervoer.

Het terugdringen van autogebruik, andere wijzen van vervoer, ook voor vrachtvervoer komen weinig aan de orde,het enige waar men over praat is het feit dat auto's wellicht schoner worden maar dat effect is nog erg ver weg en onder tussen is onze woonwijk er niet op vooruit gegaan.

Het verdwijnen in de toekomst van de groene buffer, een mooi park met een prachtige kinderboerderij, daar wordt weinig bij stil gestaan.

Overall wordt het belangrijk geacht door politici dat wijken leefbaar zijn, ruimte voor recreatie,voor kinderen om te spelen, activiteiten om samenhang voor bewoners te krijgen en te houden in de wijk.Extra budget voor de leefbaarheid in wijken wordt ingezet, en aan de andere kant wordt de leefbaarheid in Lunetten te niet gedaan omdat de economie belangrijker is.

Het belang van bewoners, milieu, wordt daaraan ondergeschikt gemaakt.

Alles bij elkaar zijn de huidige plannen funest voor de leefbaarheid in Lunetten en als bewoner ben ik het niet eens met deze toekomstige werkwijze.

Met vriendelijke groet,

## 6. Bewoner uit Utrecht

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij mijn reactie op de MER.

In de wetenschap is het al jaren gebruikelijk om cumulatieve effecten niet weg te redeneren (denk aan het innemen van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd, blootstelling aan schadelijke stoffen op het werk). Vanuit het voorzorgprincipe dat de overheid hanteert dient dit onverkort ook geldig te zijn voor geluidsoverlast.

Dit is bijzonder van belang voor de wijk Lunetten, waar ik in woon op xxxx omdat deze aan alle kanten wordt ingesloten door wegen en een spoorwe. Het is daarom ook absoluut niet acceptabel dat de te verwachten toename van bijvoorbeeld lokaal verkeer niet wordt meegewogen in de MER berekeningen.

Ik vind dat in de 2e fase MER moet worden uitgegaan van cumulatieve effecten, snelwegen, spoorwegen en lokale wegen zoals de waterlinieweg.

Met vriendelijke groet,



## 7. Bewoner uit Utrecht

Beste mensen,

Wij wonen op ongeveer 100 meter van de A28 in Utrecht Lunetten. De afgelopen jaren is het lawaai van de snelweg en de overlast (veel verkoudheden, veel last van holtes en luchtwegen) steeds toegenomen. We hebben daarom bezwaar tegen het verder uitbreiden van de A28, tenzij daar heel rigoreuze maatregelen(ondertunneling of overkapping) bijhoren. Eigenlijk is de huidige situatie al aantoonbaar niet gezond; burens die pas verhuisd zijn melden een duidelijk verschil in luchtwegklachten nu ze in onze wijk wonen.

Ik hoop dat er gezocht kan worden naar een oplossing die ook voor de bewoners van Lunetten aanvaardbaar is.

Vriendelijke groet,

## 8. Bewoner uit Utrecht

L,S,

Hierbij verklaar ik tegen de verbreding van de A27 te zijn omdat de effecten daarvan schadelijk zijn voor onze woonomgeving. De milieuproblematiek inclusief ruimtebeslag van automobiliteit bevorderende maatregelen is te groot.

Ruimte en rust worden steeds maar weer opgeofferd aan tijdwinsten voor auto's van enkele minuten. Verder is het waarschijnlijk zo dat de files zich alleen maar verplaatsen naar de stedelijke binnenwegen. Als men vindt dat mobiliteit moet worden bevorderd dan moet dat mijns inziens gebaseerd zijn op OV+++ varianten zoals "De Kracht van Utrecht".

Wij moeten ons realiseren dat er soms in de rij (file) gestaan moet worden voor een schaars goed zoals wij dat ook in de supermarkt soms moeten doen.

Met vriendelijke groet,

xxxx

## 9. Bewoner uit Utrecht

VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland  
Postbus 24094  
3502 MB Utrecht

Betreft: MER 1e fase Ring Utrecht

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief spreek ik mijn zorgen en wensen uit over de Milieueffectrapportage 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. Ik vraag u om mijn opmerkingen mee te nemen bij de keuze voor een voorkeursalternatief en door te geven aan de commissie MER en de besluitvormende organen.

De MER 1e fase beschrijft verschillende oplossingen voor de mobiliteitsproblemen op de Ring Utrecht. Volgens het rapport pakt het zogenaamde Oost-alternatief de knelpunten op de Ring het meest effectief aan. Dat betekent onder andere een uitbreiding van de A27 aan de oostkant van de stad. Deze situatie vind ik ongewenst en zorgelijk en vraag u daarom de gevolgen voor de luchtkwaliteit, leefbaarheid, geluidsoverlast en klimaatverandering als leidraad te nemen in het vervolgtraject en uw besluitvorming.

- **Luchtkwaliteit en leefbaarheid:** Mijn zorgen over de luchtkwaliteit richten zich voornamelijk op de problematiek rond fijnstof. De uitstoot hiervan neemt met de groei van het autoverkeer automatisch toe; weliswaar is er een groei in het aantal auto's dat beschikt over een roetfilter, maar deze filteren slechts de grovere stofdeeltjes (PM10) en niet de fijnere delen (PM2,5) en lager. Met name de fijnere stofdeeltjes zijn waarschijnlijk nog schadelijker voor de gezondheid.
- **Geluidsoverlast en leefbaarheid:** Wat betreft de geluidsoverlast is het goed er op te wijzen dat in de huidige situatie het geluidsniveau al de norm overschrijdt. De snelwegen rond de stad zijn momenteel de voornaamste veroorzaker van geluidsoverlast in de stad. De MER biedt geen zicht op een verbetering van deze situatie, sterker zonder deugdelijke compenserende maatregelen zal de overlast en de daarmee gepaard gaande gezondheids- en welzijnsproblemen verder toenemen.
- **Klimaat:** Als het gaat om de gevolgen voor klimaatverandering wil ik u in het bijzonder wijzen op de te verwachten toename in de uitstoot van schadelijke broeikasgassen. Als aanvulling op de planstudie start binnenkort een onderzoek naar mogelijkheden voor extra openbaar vervoer in de regio. Ik vraag u met klem deze mogelijkheden te betrekken in uw advies als realistisch alternatief voor uitbreiding van de snelwegen.
- **Verplichting terugdringen CO2 uitstoot verantwoordelijkheid overheid:** Als na onderzoek van meer milieuvriendelijke alternatieven voor een goede bereikbaarheid en verkeersdoorstroming zou blijken dat een wegverbreding toch noodzakelijk is, zal aan de internationale wettelijke verplichting voldaan moeten worden om de CO2 uitstoot met 20% terug te dringen. Dit is voor het Ministerie een resultaatsverplichting waaraan voldaan zal moeten worden. Door onvoldoende stil te staan bij en te zorgen voor de meest duurzame oplossing bij een wegverbreding is de overheid direct verantwoordelijk te stellen voor de gezondheidsschade die

als gevolg hiervan zal optreden bij direct omwonenden. In de wijk Lunetten, waar op dit moment ook al sprake is van een te hoge geluidbelasting, zal de geluidbelasting bij wegverbreding verder toenemen en zal de luchtkwaliteit verslechteren. Dit zal leiden tot extra gezondheidsproblemen. In deze wijk is het aantal mensen met luchtwegen gezondheids-klachten al zeer hoog, dit aantal zal verder toenemen. De causaliteit tussen uitstoot CO<sub>2</sub>, geluidsbelasting en gezondheidsschade is immers vastgesteld.

- **Gezamenlijke planontwikkeling:** Bij de planontwikkeling voor de A2 passage Maastricht (waarvoor onlangs het ontwerp-OTB en de MER ter inzage hebben gelegen) is gebruik gemaakt van een gezamenlijke planontwikkeling tussen Rijk, Provincie en gemeente, met veel inspraakmogelijkheden voor belanghebbenden en geïnteresseerden. Dit heeft geresulteerd in een creatieve duurzame oplossing voor een wegverbredingstraject, namelijk ondertunneling, waarbij verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende buurten worden vergroot en toch betere doorstroming en bereikbaarheid worden gerealiseerd. Daarnaast kan stedelijke vernieuwing plaatsvinden in dit gebied. Deze aanpak zou in het centrale verkeersknooppunt in het centrum van het land niet misstaan en ik wil u suggereren deze aanpak als voorbeeld te laten dienen.

Naast mijn inhoudelijke bezwaren heb ik ook bezwaren van procedurele aard. Allereerst zorgt de voorgestelde uitbreiding van de snelwegen voor een forse toename van het autoverkeer met de bijbehorende overlast. In de MER 1e fase Ring Utrecht wordt aangegeven dat er pas in de 2e fase aandacht besteed gaat worden aan de maatregelen die de overlast moeten verkleinen. Door deze werkwijze wordt eerst gekozen voor het vergroten van de overlast, en pas daarna gekeken naar het verkleinen van de overlast. Hierdoor is er in de 2e fase van de MER geen ruimte meer om te kijken naar het wegnemen van de oorzaak van de overlast, namelijk de toename van het autoverkeer. Ik vraag u om ook het beperken van het autoverkeer als mogelijkheid voor het beperken van de overlast in de 2e fase als optie open te houden.

Daarnaast acht ik het bezwaarlijk dat de 'Kracht van Utrecht' niet volledig meegenomen is in de MER 1<sup>e</sup> fase en er geen Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is uitgewerkt.

Ik hoop van harte dat er bij de verdere planontwikkeling voor de Ring Utrecht rekening wordt gehouden met de bescherming van onze gezondheid.

Graag ontvang ik van u uw reactie op deze zienswijze en een toelichting op de verdere procedure.

Hoogachtend,

## 10. Bewoner uit Utrecht

Utrecht-Lunetten, 28 september 2010

Geachte bestuurders, onderzoekers, ambtenaren en andere betrokkenen en verantwoordelijken,

Als ouders van 4 jonge kinderen van 0-9 jaar, wonend aan de zuidelijke rand van Lunetten, op circa 250 meter van de snelweg A12/knooppunt Lunetten vragen wij uw aandacht voor het volgende.

U staat met de MER op een belangrijk punt in het voorbereidende traject voor de aanpak van de verkeersproblemen hier in de regio. Wij nodigen u van harte uit om niet alleen verstandelijk naar de materie te kijken - rekening houdend met alle inhoudelijke argumenten zoals aangedragen door ondermeer de werkgroep Laat Lunetten Niet Stikken - maar ook vooral met een frisse en bredere blik te kijken. Maatschappelijk is er veel ruimte om niet alleen in termen van asfalt te denken, maar juist **wegen van vernieuwing in te slaan** en in te tunen op de maatschappelijke vernieuwing en tendens van **duurzaamheid** die steeds breder door vele geledingen van de samenleving wordt gedragen. Het gaat daarbij om waarden als ondermeer leefbaarheid, luchtkwaliteit, klimaatsbescherming en beperking geluidsoverlast. U kunt ervoor kiezen deze waardes als leidraad te nemen in het vervoltraject en uw besluitvorming.

Onze kinderen zijn nu nog jong. Wij gunnen ze, op deze mooie plek, ook een gezonde omgeving om in op te groeien en dan niet alleen een omgeving die rekentechnisch gezond uitpakt. Beslissingen die nu genomen worden, zijn niet alleen van grote invloed op de kinderen van nu, maar ook op de wereld waarin zij straks als volwassenen zullen wonen. Nog nooit zijn snelwegen ingekrompen vanwege een te klein aanbod aan gemotoriseerd verkeer. Als we nu durven zoeken naar alternatieven en deze een eerlijke kans geven, hebben we de **mogelijkheid een andere werkelijkheid te creëren**. Zullen wezenlijk andere mogelijkheden de kans krijgen om -tegen de heersende gangbare opvattingen in- zich waar te maken. Zoals ook al elders in de wereld dergelijke initiatieven succesvol bleken.

Daarom willen wij u met klem vragen uw hart te laten spreken en **fris en open te zijn naar wat vernieuwend is en tenminste een eerlijke kans verdient**. U kunt een verschil uitmaken, iets ongewoons doen, iets wat wellicht buiten de gebruikelijke (denk)kaders omgaat en weleens heel anders zou kunnen uitpakken dan vriend en vijand nu voor mogelijk houden. Dat klinkt visionair en dat is het ook. Wij hopen van harte dat u bereid bent daaraan vanuit uw positie al het mogelijke bij te dragen.

Om u behulpzaam te zijn bovenstaande concreet te vertalen naar termen van de MER, vragen wij uw aandacht voor de volgende passage uit een andere reactie op de MER. Deze reactie heeft onze grote sympathie omdat hier kennis van zaken gepaard gaat met het durven kiezen van een andere aanpak.

*'Een belangrijke zwakte in de inhoud van de MER eerste fase ligt in het ontbreken van het opnemen van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen in de beschouwde alternatieven, alsmede in het veel te gemakkelijk afvallen van voor het milieu aantrekkelijk alternatieven. Voordat alternatieven afvallen of binnen alternatieven uitgegaan wordt van extra asfalt, mag een nadere analyse worden verwacht. Hieronder volgt een nadere toelichting in a en b.*

a) Om met het laatste te beginnen (makkelijk afvallen van alternatieven), de enige doorslaggevende factor in de selectie van alternatieven o.a. in fase 1b lijkt de Nomo factor. Veel minder wordt er gekeken naar totale vermindering van verliesuren (en waarom zijn die minder belangrijk?) of een gedeeltelijke oplossing van knelpunten (maar met minder negatieve effecten voor het milieu) dan wel een oplossing waarvan te verwachten is dat negatieve effecten gemakkelijker te mitigeren zijn. Zo worden de alternatieven De Kracht van Utrecht (KvU) en OV+++ veel te eenvoudig terzijde geschoven op basis van een zeer voorlopige kostenschätzung en het niet geheel op norm brengen van de Nomo factor. En dat terwijl deze alternatieven naar verwachting veel minder schadelijke milieu effecten met zich mee zullen brengen dan de asfalt alternatieven. Van een MER mag verwacht worden dat oplossend vermogen en milieu effecten meer in samenhang afgewogen worden. Van een dergelijk project mag toch best een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt worden.

Ook sub-varianten, zoals een nieuwe tunnel aan de oostzijde van de bestaande bak (in het alternatief sorteren voor de knopen) wordt veel te snel aan de kant geschoven. Een tracé dat volledig uit een tunnel bestaat (2 à 3 km, niet slechts 250 m!)) tast de omgeving weinig aan. Dat zal inderdaad duurder zijn dan zonder tunnel, maar daarom hoeft dat nog niet in dit stadium af te vallen. Een duurder alternatief in dit stadium alleen maar te zien in kosten is een te beperkt gezichtspunt. Meer investeren is tenslotte ook meer economische activiteit, meer ontwikkeling van kennis en innovatieve technieken (tunnelbouw heeft toekomstwaarde), en er kunnen, zeker met een tunnel, ook inkomsten gegenereerd worden door b.v. een vorm van tolheffing.

Ook de sub-variant van sorteren in de knopen, waarbij de bak niet wordt verbreed, maar waarbij wel meer rijstroken in de bak worden gelegd, wordt te snel aan de kant geschoven met een beroep op Europese normen. Ik zou zeggen dat nadere uitleg hiervan op zijn plaats is, alsmede nadere optimalisatie met de bestaande bak om er zoveel uit te halen als erin zit: dan maar iets minder rijstroken waardoor de sub-variant misschien iets minder oplossend vermogen heeft maar wel een eind in de goede richting komt.

Het is in dit verband ook opvallend te noemen dat de referentie 2020 nauwelijks knelpunten laat zien in de richting zuid naar noord tussen Lunetten en Rijnsweerd (spoedaanpak van vier naar zes banen is daarin meegerekend), maar wel een groot knelpunt in de richting van noord naar zuid (geen spoedaanpak, vier banen). Zo lijkt het er toch veel op dat twee banen extra blijkbaar veel uitmaken (hoewel er tegelijkertijd beweerd wordt dat het weven de boosdoener is.....). Dat maakt nieuwsgierig naar het plaatje voor de richting van noord naar zuid met zes banen. Als dat al veel blijkt uit te maken, dan is dat een goedkope oplossing en kan een groot deel van het budget besteed worden aan zaken die er echt toe doen: bijvoorbeeld over een grote lengte geheel afdekken, afgassen behandelen en nieuw groen er bovenop. Ook een goede kandidaat voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA, zie ook hieronder)!

b) Met het ontbreken van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen wordt bedoeld dat in de verschillende asfalt alternatieven geen aanvullende verkeersgeleidingsmaatregelen worden afgewogen, zoals dynamische snelheidslimieten, 100% pakkans systemen en betere informatievoorziening, terwijl toch verwacht mag worden dat daarmee de vertraging door weven aanzienlijk kan worden beperkt. Weven wordt tenslotte aangemerkt als een doorslaggevende oorzaak van de vertraging van het verkeer. Zo zou een variant met alleen deze maatregelen wellicht voor een deel al een oplossing bieden met minimale investering en weinig effecten op het milieu.

Ook zijn vele interessante combinaties te bedenken, vele malen interessanter dan het enige combi-alternatief dat nu in de MER wordt beschouwd (nu wordt alleen asfalt-west en asfalt-oost gecombineerd bekeken). Zo zouden combinatie alternatieven van OV+++ of de KvU met verkeersgeleidingsmaatregelen op de A27, eventueel met een beperkte ingreep in de weginfra (b.v. sorteren in of voor de knopen zonder bakaanpassing) best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben met minder negatieve milieu effecten. Deze zijn nu niet onderzocht.

Het kan ook gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het MMA: het MMA wordt nu erg simpel richting de asfalt-oost geduwd, maar het MMA zou best eens kunnen liggen in een

combi van beperkt asfalt en OV+++ of KvU. Zonder nadere analyse van mogelijk aantrekkelijke combi-varianten is deze eerste fase MER niet compleet en is het te vroeg om in fase 2 alleen nog maar aandacht te schenken aan één of twee alternatieven. Er is nog veel aanvullende analyse nodig om milieu en oplossend vermogen beter met elkaar in balans te brengen, en dat is nou juist wat van een MER mag worden verwacht.' Tot zover het aanhalen van een andere reactie.

Wij wensen u veel wijsheid en een vernieuwende blik toe in uw verdere besluitvorming.

Hoogachtend, mede namens onze opgroeiende kinderen xxx, xxxx, xxxx en xxxx.



## 11. Bewoner uit Utrecht

Geachte mevrouw / mijnheer,

Ik woon op de Vancouverdreef in Utrecht, zeer dicht op het Gandhiplein. Ik kan me niet voorstellen dat daar nog meer verkeer zal komen. Ik heb nu al dag en nacht last van het geluid. Ik maak me ernstig zorgen over het fijnstof. Ik zie het niet maar kan er wel ziek van worden. Ik vermoed dat het fijnstof de norm overschrijdt.

## 12. Bewoner uit Utrecht

VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland  
Postbus 24094  
3502 MB Utrecht

Betreft: MER 1e fase Ring Utrecht  
28 september 2010

Geachte heer/mevrouw,

Ik wil graag gebruik maken van de gelegenheid te reageren op de Milieueffectrapportage 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. Als bewoner van de stad Utrecht maak ik me ernstig zorgen over de voornemens van VERDER en de uitgewerkte alternatieven. In deze brief wil ik een aantal punten belichten. Ik vraag u om mijn opmerkingen mee te nemen bij de keuze voor een voorkeursalternatief en door te geven aan de commissie MER en de besluitvormende organen.

Een belangrijk punt voor mij is de eenzijdige keuze van de varianten, namelijk allemaal gericht op meer asfalt. Juist in de eerste fase van de MER is het belangrijk veel breder te kijken en ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief uit te werken.

1. Deze MER-rapportage heeft zich toegespitst op de vergelijking van vier alternatieven. De alternatieven OV+++ en de Kracht van Utrecht (KvU) worden alleen opgenomen in de vergelijkingen rondom de verkeersknelpunten. De KvU scoort het beste qua voer-tuigverliesuren (zie p. 52 hoofdrapport: *Het aantal voertuigverlieskilometers in de regio neemt met het KvU-pakket af met 80% op het Hoofdwegennet en 14% op het onder-liggend wegennet.*) en zal qua milieubelasting ook beter scoren, maar wordt verder niet in de tabellen van geluidsbelasting en luchtkwaliteit meegenomen. Dit betekent dat de Kracht van Utrecht niet volwaardig is meegenomen in de MER 1<sup>e</sup> fase, terwijl dit wel door de Tweede Kamer is besloten (motie Vendrik, juni 2009). Ik vraag u dat onderzoek naar alle effecten van de KvU alsnog uit te voeren binnen de MER1e fase (dit geldt ook voor de tweede fase).
2. Daarnaast zijn veel meer varianten mogelijk die zijn blijven liggen. Zo zouden combinatie-alternatieven van OV+++ en de KvU met verkeersgeleidingsmaatregelen op de A27, eventueel met een beperkte ingreep in de weginfrastructuur (b.v. sorteren in of voor de knopen zonder bakaanpassing) best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben met minder negatieve milieu-effecten. Deze zijn nu niet onderzocht, wat wel relevant is. En wat te denken van de variant: een snelheidslimiet van 80 km op alle snelwegen rondom de stad en een handhaving van 100 procent. Het is onderzoek waard om te kijken wat het effect hiervan is op de bereikbaarheid, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit en gezondheid van de bewoners. Een groot gemis is in mijn ogen ook het ontbreken van een variant die het transport en vervoer over water serieus meeneemt. Zeker het Amsterdam Rijnkanaal en de onderbenutte haven van Lage Weide kunnen een significante bijdrage leveren in het ontlasten van de wegen en het verminderen van de luchtverontreiniging. In combinatie met de overslagmogelijkheden via spoor en een duurzaam stadsdistributienetwerk (cargohopper, bierboot ed) ligt daar een unieke en kansrijke

ontwikkeloptie die ook het bedrijfsleven volop kansen biedt. Het verbaast mij dat Rijkswaterstaat deze natte poot van haar organisatie nog niet in de mobiliteitsvisie en de plannen heeft betrokken.

3. Onderzoek naar de effecten van andere snelheden op de Ring zijn niet gedaan. Dit ontbreekt bijvoorbeeld ook voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Ook op dit punt mijn verzoek dit soort onderzoeken alsnog uit te voeren.
4. Een ander onderdeel van de referentiesituatie 2020 wordt gevormd door de ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt vanuit gegaan dat de woningbouw en (economische) groei zich doorzetten in de regio Midden-Nederland. Maar dit is niet een gegeven, maar mede afhankelijk van politieke keuzes, van beslissingen van mensen om naar de krimpregio's te verhuizen waar woningen goedkoper zijn, en van keuzes en aanmoedigingen om bedrijvigheid naar de krimpregio's te verplaatsen. Ook hier lijkt geen sprake te zijn van een objectieve blik in de MER-rapportage. En is de vergrijzing en bevolkingsafname meegenomen in de referentiesituatie en het toekomstscenario?
5. Ook wil ik wijzen op de inconsequentie in de weging tussen oplossing van files aan de ene kant en ervaren hinder van omwonenden aan de andere kant: voor automobilititeit wordt als uitgangspunt de spijtijden genomen, terwijl de overlast van de omwonenden (geluidshinder, luchtkwaliteit) wordt gemiddeld over de hele weekperiode. Iemand die langs de A27 of A2 woont confronteren met de weekgemiddelde cijfers van de geluidshinder om daarmee te concluderen dat er niets aan de hand is - de lawaaioverlast blijft binnen de normen... - is hetzelfde als een file-rijder confronteren met het weekgemiddelde van de doorstroming over de snelweg. Zoals een filerijder geen weekgemiddelde ervaart, ervaart een bewoner langs een snelweg tijdens de ochtend- of avondspits geen lawaaigemiddelde. Met deze asymmetrische weging worden bewoners aan de kant gezet en klachten niet serieus genomen.
6. De effecten op de omgeving, de leefbaarheid, veiligheid etcetera betreffen alleen de effecten van het Hoofdwegennet. De toename van luchtvervuiling, geluid, ongevallen door extra verkeer op het stedelijk weggennet worden niet meegerekend. Ik verzoek u dit alsnog te doen.
7. De milieu-vergelijking van de alternatieven is niet goed uitgevoerd, namelijk zonder mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld geluid (Hoofdrapport, pag 63). Mitigerende maatregelen kunnen bij het ene alternatief wel eens beter mogelijk zijn cq veel goedkoper zijn dan bij het andere. Ik acht dit essentieel voor de onderbouwing van de voorkeursvariant.
8. Als het gaat om de gevolgen voor klimaatverandering wil ik u in het bijzonder wijzen op de te verwachten toename in de uitstoot van schadelijke broeikasgassen. Als aanvulling op de planstudie start binnenkort een onderzoek naar mogelijkheden voor extra openbaar vervoer in de regio. Ik vraag u met klem deze mogelijkheden te betrekken in uw advies als realistisch alternatief voor uitbreiding van de snelwegen.
9. Tenslotte nog een voorbeeld van tekortschietende onderbouwing. Het hoofdstuk Bodem & Water (p. 171) is zeer onvolledig en gebrekkig onderbouwd. Er is nauwelijks onderzoek gedaan. In de tabel 'toetsingskader projectdoelstelling' (p. 173)

wordt bij alle alternatieven aangegeven dat het 'waarschijnlijk niet voldoet'. Op deze manier is er onvoldoende informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen (zie de centrale vraag voor de Commissie MER – Hoofdrapport p. 69). Gesteld wordt dat de alternatieven een gering effect op de waterkwaliteit zullen hebben. Hoe is tot deze conclusie gekomen? Er wordt verwezen naar de Kaderrichtlijn Water waaraan voldaan moet worden, maar waarom wordt zowel de chemische als de ecologische kwaliteit en de verwachte effecten daarop nergens besproken? Vanuit de lagenbenadering in de Ruimtelijke Ordening zou men voor de ondergrond een uitgebreidere inventarisatie mogen verwachten naar de effecten van alle varianten, ook in de eerste fase. Alleen dan kan men verantwoord bepalen welke varianten in beeld blijven voor de 2<sup>e</sup> fase. In mijn ogen horen hier ook de milieuvriendelijke varianten onder van OV+++ en de Kracht van Utrecht bij, met meeneming van de vervoer-over-water ontwikkeling. Ik vraag dan ook nadrukkelijk om aanvullend onderzoek op dit punt.

Graag hoor ik op welke wijze u met mijn opmerkingen en suggesties in het vervolgtraject omgaat.

Met vriendelijke groet,  
Hoogachtend

## 13. Bewoner uit Maarssen

L.S.,

In het MER 1e fase planstudie Ring Utrecht wordt gesteld dat de opwaardering van de NRU tot snelweg geen verslechtering van de geluidsbelasting voor de omliggende wijken tot gevolg mag hebben. Graag wil ik een aantal opmerkingen maken over deze huidige situatie.

### ZOAB

Een aantal jaar geleden is de NRU voorzien van dubbellaags ZOAB. Dit nieuwe asfalt heeft ervoor gezorgd dat de geluidsbelasting van de NRU binnen de geluidsnormen viel. Inmiddels is dit ZOAB ernstig gedegradеerd, zeker na deze laatste strenge winter, en voldoet bij lange na niet meer aan de beoogde geluidsreductie. De huidige situatie is daarmee geen juist uitgangspunt om de nieuwe situatie mee te vergelijken. De situatie vlak ná het aanbrengen van het asfalt is een beter referentiepunt.

### Geluidscontouren

Bij het opstellen van de geluidscontouren van de NRU valt mij op dat er geen rekening wordt gehouden met de hoogte-ligging van de weg. Doordat het viaduct over het Amsterdam-Rijn-kanaal erg hoog ligt, reikt het geluid dat van deze hoogte komt tot ver in Maarssen. In de berekeningen voor de geluidsbelasting zou rekening gehouden moeten worden met deze hoge ligging.

### Geluidsschermen op het viaduct over het Amsterdam-Rijnkanaal

Aan de noordzijde van het viaduct staan lage geluidsschermen die het geluid in noordelijke richting redelijk tegenhouden (richting Straatweg, de Oostwaard, de wijk Zandweg-Oostwaard en de Friezenbuurt). Aan de zuidzijde staan geen schermen. Echter de nieuwe wijk OpBuuren ligt op gelijke afstand van dit viaduct als de buurten ten noorden van de weg en het geluid vanaf het viaduct reikt zoals gezegd ver. Voor deze nieuwe wijk OpBuuren zou daarom ook al in de huidige situatie minimaal een gelijksoortig scherm moeten zijn op het viaduct.

Op basis van de zorgvuldigheid waarmee het MER 1e fase is opgesteld, heb ik er vertrouwen in dat ook het onderzoek naar de geluidsbelasting van de nieuwe situatie zorgvuldig wordt uitgevoerd en dat passende geluidsreducerende maatregelen uitgevoerd gaan worden. Ik hoop dat met de verbetering van de verkeersdoorstroming rond Utrecht er ook een verbetering van de leefbaarheid mogelijk is.

Met vriendelijke groet,

## 14. Bewoner uit Maarssen

Maarssen, 29 september, 2010

L.S.

Bij deze protesteer ik tegen de variant van de aanleg van de ongelijke kruising ringweg Overvecht, de N230 op de A2.

Ik heb ruim twee jaar geleden mijn huis te Boomstede xxxxx gekocht. Heb daar voor een behoorlijk bedrag in verbouwd. Door alle plannen, die al dan niet doorgang vinden, is de waarde van mijn huis enorm gedaald, zo niet onverkoopbaar geworden. Bovendien realiseer ik me dat ik naast een snelweg in je achtertuin, ook nog kans maak op een snelweg naast mijn huis. Bovendien neemt de kans op gezondheidsproblemen toe door de toename van fijnstof en dat ook nog naast de electriciteitspalen die bijna door mijn achtertuin lopen.

Ik ben afgelopen donderdag bij de informatiebijeenkomst geweest op de locatie Wilgenplas.

Mijn frustratie over dit hele plan is daardoor enorm toegenomen, zeker gezien de wijze waarop de panelleden antwoordden op de vragen die werden gesteld. De aanwezige heren konden geen duidelijk antwoord geven op de vraag: wie draagt de financiële consequenties bij verkoop van je huis in de wijk Boomstede mocht dit nu noodzakelijk zijn. Door al deze plannen is de waarde van je huis enorm gedaald, waardoor de huidige eigenaren een behoorlijke schade oplopen.

Graag wil ik u bij deze verzoeken, alsnog schriftelijk hierop te reageren.

Uw reactie zie ik graag binnen twee weken tegemoet.

Met vriendelijke groet,

## 15. Bewoner uit Houten

Mijne Dames/Heren,

Op de inloopavonden wordt nog steeds geen duidelijkheid gegeven over de overlast op het gebied van lawaai en fijnstof en de eventuele maatregelen die worden genomen om eea te verminderen/te voorkomen.

Wel is leesbaar in diverse rapporten "het verhogen van de drempelwaarden enz" maar wij woonachtig op 25 meter van knooppunt Lunetten schieten hier al jaren niets mee op.

Geen enkele maatregel behoudens wat dubbelglas waarbij zelf een suskast in onze woonkeuken niet mocht worden aangebracht omdat de waarde werd berekend op 39,9 en de belasting die was toegestaan werd berekend op 40db. U zult begrijpen dat met deze ervaringen en vooral ook buiten de alsmaar toenemende overlast, wij bezwaar zullen maken tegen alle plannen waarin geen afdoende maatregelen worden genomen en eindelijk eens rekening wordt gehouden met ons als bewoners.

Groetend

## 16. Bewoner uit De Bilt

Centrum Publieksparticipatie  
OTB/MER A27 Lunetten - Rijnsweerd  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

De Bilt, 16 mei 2010

Betreft: zienswijze op het OTB/MER A27 Lunetten - Rijnsweerd

Geachte heer/mevrouw,

Wij, en met ons vele buurtgenoten, maken ons ernstig zorgen over het Ontwerp Tracébesluit en de Milieu Effect Rapportage A27 Lunetten – Rijnsweerd. Met de voorgenomen plannen worden wij ernstig geschaad in onze belangen. Daarnaast is er naar onze mening sprake van procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden in het totale proces van het verbeteren van de bereikbaarheid rond de stad Utrecht.

Wij wonen pal naast de A27 (zie bijlage). Alle ontwikkelingen die op deze weg betrekking hebben, gaan ons en onze buurtbewoners direct aan.

Onze bezwaren zijn de volgende:

1. Het project OTB A27 Lunetten-Rijnsweerd maakt deel uit van meerdere ontwikkelingen die betrekking hebben op de A27 en andere snelwegen hier direct in de buurt. Er is echter sprake van een salami-benadering waardoor stapeling van projecten plaatsvindt met cumulatie van gevolgen, die echter door de versnipperde benadering niet integraal worden beoordeeld en gevolgd. Behalve OTB A27 Lunetten – Rijnsweerd, is ook uitvoering met betrekking tot de afrit A28 direct op onze omgeving van invloed. Daarnaast is de naleving Europese normen luchtkwaliteit en de maatregelen die daardoor tussen 2011 en 2015 opgelegd worden, mogelijk op dit gebied van toepassing. Tenslotte is de verbreding van de Ring Utrecht absoluut van invloed op onze wijk. Een tweede cumulatie-effect betreft het gegeven dat er van meerdere (delen van) (snel)wegen sprake is. Op onze buurt zijn zowel de A27, als de A28, maar ook de N237 van invloed. Aan al die wegen wordt de komende jaren gewerkt. Al die salamiplakjes hebben gevolgen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit en daarmee op onze gezondheid en welbevinden. Er wordt niet of nauwelijks een onderlinge relatie gelegd tussen de verschillende projecten en de effecten ervan voor



de bewoners van onze wijk. Wij achten een integrale en overstijgende benadering waarin de effecten over het totaal worden meegenomen noodzakelijk en verwachten dat u hier invulling aan geeft, zodat er inzicht ontstaat in cumulerende geluids- en milieueffecten van de derde rijstrook op de A27, de verbreding van de A28 (met afrit naar de A27), het wel of niet aanbrengen van geluidwerende en luchtkwaliteitsbeschermende maatregelen, de aanpassingen aan de N237 en de verbreding van de Ring Utrecht (plan 2020).

2. Eveneens door de salami-methode en het ontbreken van een integrale visie en aanpak is het risico aanwezig van tussentijdse normaanpassingen, waardoor er voor ons niet te volgen risico's ontstaan voor gezondheid en welbevinden en die door verschuivende panelen niet meer aan heldere normen getoetst kunnen worden.
3. Bij ieder salamiplakje zijn soms andere en soms meerdere overheden betrokken, waardoor wij als betrokkenen niet meer weten bij wie we moeten zijn en overheden ook naar elkaar wijzen waar het gaat om verantwoordelijkheden. Voorbeeld: in 2003 bleek bij een meting van de luchtkwaliteit door de gemeente De Bilt, dat normen voor luchtkwaliteit overschreden werden bij ons in het buurtje. De gemeente gaf echter aan dat de A27 daarvan de oorzaak was en dat de gemeente daar geen invloed op had. Nu lijkt dit omgekeerd ook aan de orde: RWS geeft aan dat zij niet voor metingen verantwoordelijk is, dat we daarvoor bij de gemeente moeten zijn. Deze versnippering van verantwoordelijkheden is onacceptabel. Bewonersbelang valt in het midden. Wij verwachten dat u wel verantwoordelijkheid neemt en voor onderlinge afstemming zorg draagt.
4. Bij projecten wordt uitgegaan van modelmatige doorrekeningen van geluid- en luchtkwaliteit die weer uitgaan van allerlei al dan niet aantoonbare of getoetste aannames. Aannames die ook soms ver in de toekomst liggen, daarmee volstrekt oncontroleerbaar zijn, maar waar bij de beslissingen van nu wel van wordt uitgegaan. U kunt denken aan een daling van de populatie vanaf 2030 zoals werd genoemd, maar daarbij ook aan ouderen die langer autorijden en jongeren die eerder beginnen. Door de salami-aanpak ontstaat er bij gebrek aan een integrale effectmeting over projecten en tijd heen, nog minder transparantie en toetsbaarheid. Het ontbreekt in onze woonwijk aan een duidelijke en eenduidige 0-meting op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit, gebaseerd op de werkelijkheid. Hierdoor zijn plannen en effecten in de toekomst (bedoeld of onbedoeld) niet goed vast te stellen of te toetsen. Wij willen dat dit wordt opgelost en dat, voordat uitvoering van projecten plaatsvindt, op transparante wijze en op meerdere plekken bij ons in de woonwijk een 0-meting van zowel geluid als luchtkwaliteit plaatsvindt. Daarbij willen wij dat de meetmethode door alle betrokken overheden wordt geaccepteerd. Zoals aangegeven is in 2003 een meting luchtkwaliteit uitgevoerd waarbij de norm overschreden werd. Wij willen weten hoe een 0-meting zich met deze eerdere meting verhoudt.

5. Na aanleg van de derde rijstrook op de A27 moet een 1-meting geluid en luchtkwaliteit worden gehouden om vast te stellen wat de daadwerkelijke effecten zijn, vooral in relatie tot de latere plannen rond de uitbreiding van de Ring Utrecht (zgn. 2020-plan).
6. Ter hoogte van ons huis langs de A27 (tussen Rijnsweerd en de afslag 30 (Veemarkt) worden in het geheel geen geluidswerende maatregelen genomen zoals 2-laags ZOAB en/of aanpassing van de geluidsschermen. De door u gehanteerde geluidsnormen en mogelijke gevelmaatregelen gaan alleen over geluidseffecten binnenhuis. Wij verzoeken u om ook geluidswerende maatregelen te nemen die de geluidsoverlast buitenshuis meetbaar terugdringen zodat ook in onze tuinen onze gezondheid en ons welbevinden niet onaanvaardbaar worden aangetast. Wij leven niet alleen binnen, maar ook buiten.
7. Tenslotte willen wij dat er bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden wordt met het ongemak voor direct naast de weg gelegen woningen zodat er geen onacceptabele verstoring van nachtrust plaatsvindt. Bij voorkeur uitvoering in het weekend.

Conclusie: als gevolg van het OTB/MER A27 Lunetten – Rijnsweerd, maar vooral als gevolg van de versnipperde planvorming, worden wij ernstig geschaad in onze belangen:

- 1) Gezondheid, welbevinden en woongenot gaan achteruit, zonder dat wij daarvoor gecompenseerd worden c.q. zonder dat er afdoende maatregelen worden getroffen;
- 2) Onze woning is feitelijk onverkoopbaar geworden, omdat er de komende jaren verslechtingen optreden in geluid- en luchtkwaliteiteffecten, maar vooral ook omdat er de komende jaren onduidelijkheden bestaan over de verdere uitbreiding van de ring Utrecht (plan 2020) en er geen integrale benadering en monitoring van gevolgen is;

Wij stellen u dan ook aansprakelijk voor de inmiddels geleden schade en nog te lijden schade als gevolg van de waardevermindering van ons huis; als peildatum hanteren wij daarbij 1 januari 2009.

Wij verwachten een integrale benadering en een 0-meting die aansluit bij effectmonitoring over projecten en tijd heen. Overigens zijn wij bereid om in een vroegtijdig stadium met u in overleg te gaan over een integrale benadering en effectmonitoring, maar ook om tot goede oplossingen te komen waarin voldoende rekening wordt gehouden met onze belangen c.q. waarin geschade en nog te schaden belangen schadeloos worden gesteld.

De in deze zienswijze aangegeven aspecten vormen mogelijk geen uitputtende opsomming. Wij behouden ons het recht voor om claims in een beroepsituatie mogelijk uit te breiden.

Met vriendelijke groet en in afwachting van uw reactie,

Bijlage: situering van onze wijk c.q. onze woning t.o.v. de A27 en afrit A28.



Rijkswaterstaat  
Programmabureau VERDER / Commissie MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht  
Postbus 24094  
3502 MB UTRECHT  
[info@ikgaverder.nl](mailto:info@ikgaverder.nl) (per mail verstuurd)

Datum 19 september 2010  
Betreft Consultatie MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben de informatie- consultatiebijeenkomst bezocht die u heeft georganiseerd voor belanghebbenden rond de plannen voor de verbreding van de Ring Utrecht. Wij zijn direct-belanghebbende; wij wonen in De Bilt Zuid op het pleintje direct naast het viaduct van de A27 over de N237. De afstand tot de snelweg A27 is ongeveer 50 meter.

Wij hebben de volgende opmerkingen:

1. Wij realiseren ons dat met een goede mobiliteit rond en naar Utrecht grote belangen gemoeid zijn en dat verbreding van de A27 hiervan een essentieel onderdeel vormt. Wij zijn hier op zich niet tegen, op voorwaarde dat afdoende maatregelen voor de gevolgen hiervan voor direct omwonenden worden getroffen.
2. Ten eerste wijzen wij u op de versnipperde planvorming rondom verschillende wegverbredingen in onze directe omgeving. Het ontbreekt in de verschillende plannen aan een integrale benadering (met

gebrek aan eenduidige verantwoordelijkheden) waardoor de verschillende projecten versnipperd aangepakt worden en er geen inzicht is in cumulerende geluids- en milieueffecten van het spoedtracé A27, de verbreding van de A28 (met oprit naar de A27), het niet aanbrengen van geluidwerende en andere milieumaatregelen, de wegwerkzaamheden aan de N237 (Utrechtseweg) en de Oost-varianten inzake de uitbreiding van de Ring Utrecht. Deze salamimethode kan met name door een ontbreken van werkelijke 0-metingen van geluid en luchtkwaliteit ernstige consequenties voor onze gezondheid en de leefbaarheid van onze woonomgeving hebben.

3. In de MER-studie staat vermeld dat er geen overschrijding van milieunormen plaatsvindt bij de Oost-varianten. Wij menen dat dit, gezien eerdere metingen van luchtkwaliteit die zijn uitgevoerd door de Gemeente de Bilt in 2003, geen betrouwbare aanname is c.q. kan zijn. In genoemd onderzoek zijn meerdere normoverschrijdingen van toegestane hoeveelheden stikstofdioxide en fijn stof geconstateerd.

Er zijn voor stikstofdioxide en fijn stof de volgende overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen geconstateerd:

Stikstofdioxide:

- Op 4 onderzochte locaties (bepaald door de provincie) aan de provinciale wegen, de N234, de N237 en de N412, is de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 2 gemeentelijke wegen, Soestdijkseweg Zuid en Groenekanseweg De Bilt zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 1 rijksweg zijn de knelpunten, 3 locaties zoals aangegeven door rijkswaterstaat over 2002, onderzocht. Op deze locaties (A27 De Bilt, Utrechtseweg 425, 427, 429, Groenekan, Groenekanseweg 40 en Groenekan, Voordorpsedijk 20) zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot NO<sub>2</sub> is in alle gevallen het verkeer.

Fijn stof (PM<sub>10</sub>):

- In de gehele gemeente is het aantal overschrijdingen van de 24 uurgemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> van de grenswaarde (50 µg/m<sup>3</sup>) en plandrempel (60 µg/m<sup>3</sup>) groter dan het wettelijke toegestane aantal van 35. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot PM<sub>10</sub> is in alle gevallen de hoge achtergrondconcentratie en in mindere mate het verkeer

Bron: Gemeentelijke rapportage besluit luchtkwaliteit gemeente De Bilt

Wij verzoeken u deze rapportage mee te wegen in de beoordeling van de voorliggende plannen rond de verbreding van de A27 en niet alleen uit te gaan van theoretisch/modelmatige berekeningen; de feiten zijn inmiddels anders. Hierbij geven wij aan dat meerdere werkelijke metingen in de tijd noodzakelijk zijn en door ons verwacht worden om inzicht te krijgen in de cumulatie van de gevolgen.

4. Daarnaast zal er ook voor geluid sprake zijn van aanzienlijke normoverschrijding. Voor onze woning is alleen al in het project van het spoedtracé waarin verbreding met 1 rijstrook plaatsvindt, een overschrijding van de toegestane normen aangekondigd. Uitgaande van verdere verbreding zal deze overschrijding toenemen. Daarnaast vindt er cumulatie van geluidsoverlast plaats doordat bij verbreding het klankkast-effect van het viaduct van de A27 over de N237 toeneemt en er voor onze woning ook sprake is van toename van geluidsoverlast van de nabijgelegen aansluiting op de A28 bij knooppunt Rijnsweerd. Overigens hebben wij bovenstaande bedenkingen en verwachtingen in mei 2010 ook reeds

aangegeven naar aanleiding van het project spoedtracé A27 (zie bijlage zienswijze 160510).

5. Het grondwaterpeil vormt een zeer kritisch aandachtspunt in de directe omgeving van onze woning en wordt door ingrepen in de dijklichamen sterk beïnvloed. Een en ander kan grote gevolgen hebben voor de stabiliteit en fundering van onze (30-er jaren) woning en tot (grond)wateroverlast leiden in onze kruipruimte, met onbewoonbaarheid, stankoverlast en rotting van balken tot gevolg. Wij hebben begrepen dat ervaringen uit het verleden leren dat deze angst gefundeerd is. Deze aspecten worden in de rapportages tot nu toe niet genoemd en zijn wel van grote invloed.

6. In de MER-rapportage wordt aangegeven dat er sprake is van grote en zeer langdurige project/technische hinder voor direct omwonenden wanneer de plannen uitgevoerd worden. Gezien de positionering van onze woning verwachten wij een extreem lange periode van ernstige overlast, onbewoonbaarheid en slechte bereikbaarheid van onze woningen tijdens het proces.

7. Zoals aangegeven begrijpen wij dat een verbreding van de Ring Utrecht noodzakelijk is en dat de beide Oost-varianten de voorkeursvarianten vormen. Kijkend naar de kaart van het gebied concluderen wij dat aan de westzijde van de A27 tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting op de NRU (N230) veel woningen liggen (Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp). Aan de Oostzijde is veel meer ruimte en liggen er, behalve de woningen op ons pleintje, nauwelijks woningen. Dure maatregelen als geluidsschermen, (dubbel)ZOAB en maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit zullen doelmatig moeten worden toegepast. Wij kunnen ons voorstellen dat verbreding aan de kant waar de meeste ruimte is, de minst dure oplossingen biedt.

Wij zien de toekomst van wonen naast een aanzienlijk verbrede A27 als bijzonder negatief en bedreigend. Sinds de bekendmaking van de plannen in 2009 is onze woning niet meer verkoopbaar en er zal naar onze mening bij beide Oost-varianten sprake zijn van een aanzienlijke waardevermindering en planschade. Daarnaast hebben de varianten in beide gevallen ernstige gevolgen voor onze gezondheid en welbevinden, plus ernstige en langdurige overlast.

Op de toekomst van onze woning direct naast de A27 zijn naar onze mening twee strategieën van toepassing. Wij blijven hier wonen of we doen dat niet. De eerste strategie is alleen mogelijk met veel maatregelen en compensaties. Over de tweede strategie zouden wij op afzienbare termijn met u in gesprek willen om te verkennen wat de mogelijkheden zijn als wij bereid zijn tot uitkoop in een vroeg stadium tegen een redelijke en marktconforme prijs zodat ruimte aan ontwikkelingen aan de oostzijde van de A27 ontstaat voor verbreding zonder directe verdergaande overschrijding van wettelijke normen rond luchtvervuiling en geluid voor direct omwonenden. Wij delen deze mening met meerdere andere eigenaars van direct aan de A27 gesitueerde woningen op ons pleintje.

Wij zien graag een bevestiging van ontvangst tegemoet.

In afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

## 17. Bewoner uit De Bilt

Aan:

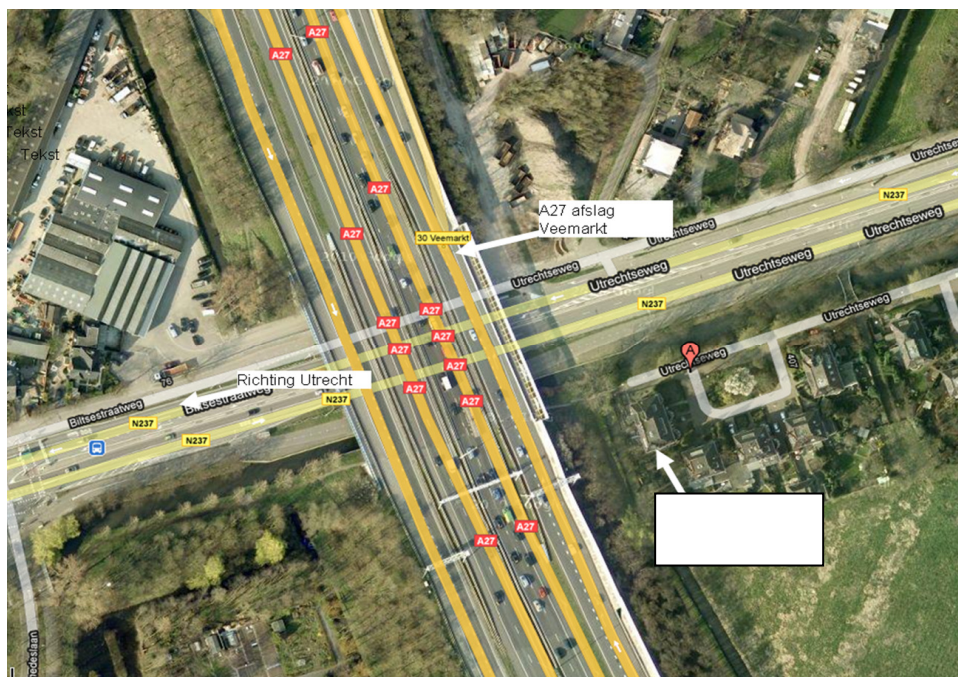
- Commissie MER, per email : [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl), [kennisplatform@eia.nl](mailto:kennisplatform@eia.nl)
- Deelnemers in VERDER, per email : [info@ikgaverder.nl](mailto:info@ikgaverder.nl), [info@rws.nl](mailto:info@rws.nl)

Betreft: consultatie(feedback) MER fase 1 Ring Utrecht

Mijne dames en heren,

Allereerst mijn dank dat u de moeite neemt om een consultatieronde te doen bij belanghebbenden rond de plannen voor de verbetering van de Ring Utrecht.

Ik ben een direct-belanghebbende; mijn huis staat vrij direct langs de A27 en langs de N237. De afstand tot de snelweg A27 is ongeveer 25 meter (zie afbeelding).



Ik heb via website de plannen bestudeerd. Mijn reactie is als volgt:

8. Ik ben niet principieel tegen de verbreding van de A27 omdat ik mij realiseer dat met een goede doorstroom van verkeer grote economische belangen gediend zijn.
9. Elke variant waarbij aan de oostzijde van Utrecht, tussen Rijsweerd en afslag Veemarkt, de weg wordt verbreed raakt mij persoonlijk gezien de ligging van mijn huis. In de MER-rapportage zie ik letterlijke staan dat er sprake is van grote project/technische hinder voor direct omwonenden wanneer de plannen uitgevoerd worden. Ik schat in dat dit meerdere jaren het geval zal zijn, wat resulteert in een onaanvaardbare aantasting van de privacy en leefsituatie in en om mijn huis. Mijn verzoek aan u is om mijn belang mee te laten wegen wanneer er gekozen wordt voor de Oostvariant, en derhalve mijn huis over te nemen tegen een redelijke marktprijs zodat ik niet meerdere jaren te maken krijg met allerlei enorme

bouwhinder van deze snelwegverbreding.

10. In de MER-studie staat vermeld dat er geen overschrijding van milieunormen plaatsvindt in geval van de oostvarianten. Dit lijkt mij een feitelijke onjuistheid; reeds in 2003 is door de Gemeente de Bilt een milieuonderzoek gedaan (waaronder op mijn perceel, zie onderstaande passage). Hierbij zijn meerdere normoverschrijdingen van toegestane hoeveelheden stikstofdioxide en fijn stof geconstateerd.

Er zijn voor stikstofdioxide en fijn stof de volgende overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen geconstateerd:

Stikstofdioxide:

- Op 4 onderzochte locaties (bepaald door de provincie) aan de provinciale wegen, de N234, de N237 en de N412, is de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 2 gemeentelijke wegen, Soestdijkseweg Zuid en Groenekansweg De Bilt zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 1 rijksweg zijn de knelpunten, 3 locaties zoals aangegeven door rijkswaterstaat over 2002, onderzocht. Op deze locaties (A27 De Bilt, Utrechtseweg 425, 427, 429, Groenekan, Groenekansweg 40 en Groenekan, Voordorpsedijk 20) zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot NO<sub>2</sub> is in alle gevallen het verkeer.

Fijn stof (PM<sub>10</sub>):

- In de gehele gemeente is het aantal overschrijdingen van de 24 uurgemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> van de grenswaarde (50 µg/m<sup>3</sup>) en plandrempel (60 µg/m<sup>3</sup>) groter dan het wettelijke toegestane aantal van 35. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot PM<sub>10</sub> is in alle gevallen de hoge achtergrondconcentratie en in mindere mate het verkeer

*Bron: Gemeentelijke rapportage besluit luchtkwaliteit gemeente De Bilt*

Ik verzoek u deze volledige rapportage mee te wegen in de beoordeling van de voorliggende plannen rond de verbreding van de A27. En zeker niet uit te gaan van theoretisch/modelmatige berekening zoals die nu hebben plaatsgevonden; de feiten zijn inmiddels anders. En mocht u tot de conclusie komen om positief te adviseren rondom de verbreding aan de oostzijde, om dan consequent te zijn en om mijn huis tegen een redelijke, marktconforme prijs te kopen zodat de verbreding kan plaatsvinden zonder verdergaande overschrijding van wettelijke milieunormen rond luchtvervuiling.

11. T.a.v. effecten op het gebied van het grondwaterpeil: hieraan ontbreekt het in de rapportages. Het aanbrengen van extra dijklichamen t.b.v. de verbreding van de A27 in mijn directe nabijheid, brengt druk op het grondwater met zich mee, wat vervolgens weer enorme negatieve effecten heeft of kan hebben op de bouwkundige staat van mijn huis.

12. Tenslotte wil ik u graag wijzen op de versnipperde planvorming rondom verschillende wegverbredingen in mijn directe nabijheid. Het ontbreekt in de verschillende plannen aan een

integrale visie en aanpak (met gebrek aan eenduidige verantwoordelijkheden) waardoor de verschillende projecten versnipperd aangepakt worden. Er is bijvoorbeeld geen inzicht in cumulerende geluids- en milieueffecten van de derde rijstrook op de A27, de verbreding van de A27 en A28 (met oprit naar de A27), het wel of niet aanbrengen van geluidwerende en andere milieumaatregelen, de wegwerkzaamheden aan de N237 (Utrechtseweg) en de uitbreiding van de Ring Utrecht (plan 2020).

Eveneens door het ontbreken van een integrale visie en aanpak is het risico aanwezig van tussentijdse normaanpassingen door wetswijzigingen. Deze salomitactiek die wordt gehanteerd kan voor mij ernstige consequenties hebben.

Ik wil hierbij specifiek melding maken van het enorme klankkasteffect van het viaduct A27/N237; wanneer de A27-verbreding plaatsvindt zal er een groter viaduct moeten worden gebouwd, hetgeen ernstige en onaanvaardbare geluidshinder voor mij met zich mee zal brengen. Dit milieueffect is m.i. onvoldoende belicht in de huidige plannen.

Ik wil u nogmaals danken voor het feit dat u mij als belanghebbende consulteert. Ik vertrouw er echter dan ook op dat u oog hebt voor mijn belangen. U zult het hopelijk met mij eens zijn dat een verbreding van de A27 aan de oostzijde voor mijn woonsituatie en die van mijn gezin onaanvaardbare consequenties heeft. Ik verzoek u dan ook om in geval van besluitvorming t.g.v. uitvoering van een oostvariant om snel (mijn huis is nu feitelijk onverkoopbaar vanwege allerlei onzekerheden) tot een uitsluitel te komen omtrent opkoop/uitkoop van mij als direct omwonende. Iets wat op het totaal van de projectkosten een verwaarloosbaar bedrag betreft.

In afwachting van uw gewaardeerde reactie.

Met vriendelijke groet,



## 18. Bewoner uit De Bilt

### Rijkswaterstaat

Programmabureau VERDER / Commissie MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht

Postbus 24094

3502 MB UTRECHT

[info@ikgaverder.nl](mailto:info@ikgaverder.nl)

Betreft: Consultatie MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht

24 september 2010

Geachte heer, mevrouw,

Wij zijn aanwezig geweest bij de bewonersavond in Mitland (dd 13/9/2010) die u heeft georganiseerd voor belanghebbenden. Wij zijn direct belanghebbenden, aangezien wij in De Bilt-Zuid wonen (direct aan de snelweg A27).

Naar aanleiding van de bijeenkomst hebben wij een aantal opmerkingen.

- Ten eerste betreuen wij de versnipperde planvorming rondom verschillende wegverbredingen in onze directe omgeving. Het ontbreekt in de verschillende plannen aan een integrale benadering, waardoor de verschillende projecten versnipperd aangepakt worden en er geen inzicht is in cumulerende geluids- en milieueffecten van het spoedtracé A27, de verbreding van de A28 (met oprit naar de A27), het niet aanbrengen van geluidwerende en andere milieumaatregelen, de wegwerkzaamheden aan de N237 (Utrechtseweg) en de 'Oost-varianten' voor de uitbreiding van de Ring Utrecht. Deze 'salamimethode' kan door het ontbreken van werkelijke 0-metingen van geluid- en luchtkwaliteit grote gevolgen voor onze gezondheid en de leefbaarheid van onze woonomgeving hebben.
- In de MER-studie staat vermeld dat er geen overschrijding van milieunormen plaatsvindt bij de 'Oost-varianten'. Dit is, gezien eerdere metingen van luchtkwaliteit die zijn uitgevoerd door de Gemeente De Bilt in 2003, geen betrouwbare aanname. In dit onderzoek zijn meerdere normoverschrijdingen van toegestane hoeveelheden stikstofdioxide en fijnstof geconstateerd. Zie hieronder:

Er zijn voor stikstofdioxide en fijn stof de volgende overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen geconstateerd:

#### Stikstofdioxide:

- Op 4 onderzochte locaties (bepaald door de provincie) aan de provinciale wegen, de N234, de N237 en de N412, is de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 2 gemeentelijke wegen, Soestdijkseweg Zuid en Groenekanseweg De Bilt zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden.
- Op 1 rijksweg zijn de knelpunten, 3 locaties zoals aangegeven door rijkswaterstaat over 2002, onderzocht. Op deze locaties (A27 De Bilt, Utrechtseweg 425, 427, 429, Groenekan, Groenekanseweg 40 en Groenekan, Voordorpsdijk 20) zijn de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>) overschreden. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot NO<sub>2</sub> is in alle gevallen het verkeer.

#### Fijn stof (PM<sub>10</sub>):

- In de gehele gemeente is het aantal overschrijdingen van de 24 uurgemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> van de grenswaarde (50 µg/m<sup>3</sup>) en plandrempel (60 µg/m<sup>3</sup>) groter dan het wettelijke toegestane aantal van 35. Het gebied waar de overschrijdingen zijn opgetreden kan worden gekarakteriseerd als gebied met bestemming wonen.
- De oorzaak van de overschrijding(en) met betrekking tot PM<sub>10</sub> is in alle gevallen de hoge achtergrondconcentratie en in mindere mate het verkeer

*Bron: Gemeentelijke rapportage besluit luchtkwaliteit gemeente De Bilt*

Wij verzoeken u deze rapportage mee te wegen in de beoordeling van de plannen rond de verbreding van de A27 en niet alleen uit te gaan van theoretische berekeningen. De feiten zijn anders. Meerdere werkelijke metingen in de tijd zijn noodzakelijk en worden door ons verwacht om inzicht te krijgen in de cumulatie van de gevolgen.

- Voor geluid zal ook sprake zijn van normoverschrijding. Voor onze woning is alleen al in het project van het Spoedtracé waarin verbreding met 1 rijstrook plaatsvindt, een overschrijding van de toegestane normen aangekondigd. Uitgaande van verdere verbreding zal deze overschrijding toenemen. Daarnaast vindt er cumulatie van geluidsoverlast plaats doordat bij verbreding het klankkast-effect van het viaduct van de A27 over de N237 toeneemt. Overigens hebben wij bovenstaande bedenkingen en verwachtingen in mei 2010 ook reeds aangegeven naar aanleiding van het project spoedtracé A27 (in onze ingediende Zienswijze). Wij verzoeken u te onderzoeken welke maatregelen u kan treffen om het 'klankkast-effect' op te lossen. Wij kunnen momenteel niet rustig in onze achtertuin zitten. Indien de A27 wordt verbreed zal de overschrijding nog verder toenemen.
- In de MER-rapportage wordt aangegeven dat er sprake is van grote en zeer langdurige project/technische hinder voor direct omwonenden wanneer de plannen uitgevoerd worden. Gezien de locatie van onze woning verwachten wij een extreem lange periode van ernstige overlast, onbewoonbaarheid en slechte bereikbaarheid van onze woningen tijdens het proces.
- Zoals aangegeven begrijpen wij dat een verbreding van de Ring Utrecht noodzakelijk is en dat de beide 'Oost-varianten' de voorkeursvarianten vormen. Kijkend naar de kaart van het gebied concluderen wij dat aan de westzijde van de A27 tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting op de NRU (N230) veel woningen liggen (Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp). Aan de Oostzijde is veel meer ruimte en liggen er, behalve de woningen op ons pleintje, nauwelijks woningen. Dure maatregelen als geluidsschermen, (dubbel)ZOAB en maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit zullen doelmatig moeten worden toegepast. Wij kunnen ons voorstellen dat verbreding aan de kant waar de meeste ruimte is, de minst dure oplossingen biedt.
- Door ingrepen in de dijklichamen wordt het grondwaterpeil in de directe omgeving van onze woning ook beïnvloed. Dit kan grote gevolgen hebben voor de stabiliteit en fundering van onze woning en tot (grond)wateroverlast leiden in onze kruipruimte, met onbewoonbaarheid, stankoverlast en rotting van balken tot gevolg. Wij hebben begrepen (uit ervaringen uit het verleden) dat deze angst gefundeerd is. Deze aspecten worden in de rapportages tot nu toe niet genoemd.

Wij zien de toekomst van wonen naast een aanzienlijk verbrede A27 als bijzonder negatief. Sinds de bekendmaking van de plannen in 2009 is onze woning onverkoopbaar en er zal naar onze mening bij beide 'Oost-varianten' sprake zijn van een aanzienlijke waardevermindering en planschade. Daarnaast hebben de varianten in beide gevallen ernstige gevolgen voor onze gezondheid onze leefomgeving, plus ernstige en langdurige overlast.

Voor de toekomst van onze woning direct naast de A27 zijn naar onze mening verschillende strategieën mogelijk. Wij blijven hier wonen of we doen dat niet. De eerste strategie is alleen mogelijk met veel maatregelen en compensaties. Over de tweede strategie zouden wij op afzienbare termijn met u in gesprek willen (samen met onze buurtbewoners) om te verkennen wat de mogelijkheden zijn, als wij bereid zijn tot uitkoop in een vroeg stadium tegen een redelijke en marktconforme prijs. Dit zodat ruimte aan ontwikkelingen aan de oostzijde van de A27 ontstaat voor verbreding zonder directe verdergaande overschrijding van wettelijke normen rond luchtvervuiling en geluid voor direct omwonenden. Wij delen deze mening met meerdere andere eigenaars van direct aan de A27 gesitueerde woningen op ons pleintje.

Wij zien graag een ontvangstbevestiging tegemoet.

Met vriendelijke groet,

## 19. SV Kampong, Utrecht

LS

Hierbij ontvangt u de reactie van Sportvereniging Kampong op de plannen m.b.t. de A27.

Wij willen heel graag een overkapping ter hoogte van onze sportvelden en het clubhuis.

Als dit onmogelijk is willen we een deugdelijke bescherming tegen het lawaai en de fijnstof zodat sportbeoefening en bebouwing op ons terrein tot de mogelijkheden blijven behoren.

Vriendelijke groet

# GEBUNDELDE REACTIES

## 20. Gebundelde reactie namens 13 bewoners uit Utrecht (Lunetten)

VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland  
Postbus 24094  
3502 MB Utrecht

Betreft: MER 1e fase Ring Utrecht

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief spreek ik mijn zorgen en wensen uit over de Milieueffectrapportage 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. Ik vraag u om mijn opmerkingen mee te nemen bij de keuze voor een voorkeursalternatief en door te geven aan de commissie MER en de besluitvormende organen.

De MER 1e fase beschrijft verschillende oplossingen voor de mobiliteitsproblemen op de Ring Utrecht. Volgens het rapport pakt het zogenaamde Oost-alternatief de knelpunten op de Ring het meest effectief aan. Dat betekent onder andere een uitbreiding van de A27 aan de oostkant van de stad. Deze situatie vind ik ongewenst en zorgelijk en vraag u daarom de gevolgen voor de luchtkwaliteit, leefbaarheid, geluidsoverlast en klimaatverandering als leidraad te nemen in het vervolgtraject en uw besluitvorming.

- **Luchtkwaliteit en leefbaarheid:** Mijn zorgen over de luchtkwaliteit richten zich voornamelijk op de problematiek rond fijnstof. De uitstoot hiervan neemt met de groei van het autoverkeer automatisch toe; weliswaar is er een groei in het aantal auto's dat beschikt over een roetfilter, maar deze filteren slechts de grovere stofdeeltjes (PM10) en niet de fijnere delen (PM2,5) en lager. Met name de fijnere stofdeeltjes zijn waarschijnlijk nog schadelijker voor de gezondheid.
- **Geluidsoverlast en leefbaarheid:** Wat betreft de geluidsoverlast is het goed er op te wijzen dat in de huidige situatie het geluidsniveau al de norm overschrijdt. De snelwegen rond de stad zijn momenteel de voornaamste veroorzaker van geluidsoverlast in de stad. De MER biedt geen zicht op een verbetering van deze situatie, sterker zonder deugdelijke compenserende maatregelen zal de overlast en de daarmee gepaard gaande gezondheids- en welzijnsproblemen verder toenemen.
- **Klimaat:** Als het gaat om de gevolgen voor klimaatverandering wil ik u in het bijzonder wijzen op de te verwachten toename in de uitstoot van schadelijke broeikasgassen. Als aanvulling op de planstudie start binnenkort een onderzoek naar mogelijkheden voor extra openbaar vervoer in de regio. Ik vraag u met klem deze mogelijkheden te betrekken in uw advies als realistisch alternatief voor uitbreiding van de snelwegen.

Naast mijn inhoudelijke bezwaren heb ik ook bezwaren van procedurele aard. Allereerst zorgt de voorgestelde uitbreiding van de snelwegen voor een forse toename van het autoverkeer met de bijbehorende overlast. In de MER 1e fase Ring Utrecht wordt aangegeven dat er pas in de 2e fase aandacht besteed gaat worden aan de maatregelen die de overlast moeten verkleinen. Door deze werkwijze wordt eerst gekozen voor het vergroten van de overlast, en pas daarna gekeken naar het verkleinen van de overlast. Hierdoor is er in de 2e fase van de MER geen ruimte meer om te kijken naar het wegnemen van de oorzaak van de overlast, namelijk de toename van het autoverkeer. Ik vraag u om ook het beperken van het autoverkeer als mogelijkheid voor het beperken van de overlast in de 2e fase als optie open te houden. Daarnaast acht ik het bezwaarlijk dat de 'Kracht van Utrecht' niet volledig meegenomen is in de MER 1<sup>e</sup> fase en er geen Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is uitgewerkt.

Ik hoop van harte dat er bij de verdere planontwikkeling voor de Ring Utrecht rekening wordt gehouden met de bescherming van onze gezondheid.

Hoogachtend,

## 21. Gebundelde reactie namens 19 bewoners uit Maarssen

### **Leefbaarheid moet verbeteren!**

In de Startnotitie, de Richtlijnen de MER-samenvatting en de inleiding van het MER is opgenomen dat de leefbaarheid zal verbeteren. Dit betekent per definitie dat er een vergelijking plaats moet vinden van de milieueffecten van de alternatieven met de huidige geluidsniveaus en luchtkwaliteit. Voor lucht en geluid is dit voor geen van de beschouwde milieucriteria gebeurt in de MER 1<sup>e</sup> fase! En in het MER 2<sup>e</sup> fase wil men alleen toetsen aan de normen (zie blz. 69 van het Hoofdrapport). Dat is absoluut te beperkt gelet op de vastgestelde doelstellingen en gedane beloftes! Als belanghebbende zijn wij van mening dat het hier om een zogenaamde "essentiele tekortkoming" gaat die een sterke uitbreiding van het MER 1<sup>e</sup> fase noodzakelijk maakt.

Verzoek1: blijf bij uw belofte dat de leefomgeving overal verbeterd!

Verzoek2: aanvullen van het MER 1<sup>e</sup> fase met een uitgebreide vergelijking voor lucht en geluid tussen de uitkomsten van de alternatieven en de huidige situatie (2008-2010)

Verzoek3: en als u bovengenoemde belofte om de leefbaarheid te verbeteren niet na wilt/kunt komen: opnieuw doorlopen van de m.e.r. procedure met een nieuwe Startnotitie zodat wij op dit punt kunnen inspreken (dat hadden we in 2008 niet gedaan omdat het omgevingsdoel voor ons voldoende helder en ambitieus was verwoord!).

### **Provincie Utrecht veel meer betrokken!**

Het is zeer te betreuren dat er geen provinciale bestuurder of ambtenaar aanwezig was op de informatieavond over de resultaten van het MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht te Maarssen (d.d. 23 september 2010). De opwaardering van de NRU betekent namelijk een sterke toename van het wegverkeer op de provinciale Zuilense Ring. En dus ook een sterke toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

Verzoek: een veel grotere (zichtbare) betrokkenheid vanuit provincie Utrecht

### **Specialistische rapporten openbaar maken**

De specialistische rapporten welke als input hebben gediend voor het Achtergrondrapport zijn niet beschikbaar gesteld. Dat maakt het voor ons onmogelijk om gefundeerd in te kunnen spreken op de technische informatie welke ten grondslag ligt aan het MER en het Achtergrondrapport. Tevens wordt opgemerkt dat het Achtergrondrapport te laat op internet beschikbaar is gesteld.

Verzoek: voortaan alle informatie, dus ook de technische rapporten, tijdig beschikbaar stellen.

### **Mitigerende maatregelen voor gehele Ring overwegen**

Voor de bak bij Amelisweerd is een overkapping opgenomen in veel van de alternatieven. Dat betreft een logische mitigerende maatregel. Het roept echter wel de vraag op waarom wel een overkapping aan de oostzijde van Utrecht en niet aan de westzijde van Utrecht? Zijn bomen belangrijker dan (de gezondheid van) mensen? Welke afwegingen hebben hieraan ten grondslag gelegen? In het MER 1<sup>e</sup> fase is hierover geen eenduidige argumentatie opgenomen.

Verzoek: vul fase 1 van het MER aan met een onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een overkapping op de Zuilense Ring nabij Maarssen. En als dit onhaalbaar blijkt: beschouw dan nut en noodzaak van andere mitigerende maatregelen (zoals hogere geluidsschermen) in het licht van de beloofde verbetering van de leefbaarheid!

### **Nieuwe besluitvorming Voorkeursrichting**

Op basis van het MER lijkt het erop dat de berekende milieueffecten zoals voor lucht en geluid geen enkele rol hebben gespeeld bij de besluitvorming met betrekking tot de Voorkeursrichting na afronding van fase 1b. In de rapportage van fase 1b wordt namelijk alleen geschreven over bereikbaarheidsdoelen. Het doel van m.e.r. is echter om het milieu een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming.

Verzoek: trek uw voorkeursrichting in, breid fase 1B uit met relevante milieueffecten (waaronder een toetst of de beloofde verbetering van de leefbaarheid wordt bereikt!) en kies vervolgens beter gefundeerd een voorkeursrichting.

### **Onderdeel luchtkwaliteit volledig herzien en aanvullen**

We hebben een groot aantal bezwaren op de uitvoering van het onderdeel luchtkwaliteit:

- *Hoogste jaargemiddelde concentratie HWN:* in de tabellen is een hoogste jaargemiddelde concentratie opgenomen voor het HoofdWegenNet (HWN). Dit geeft totaal geen representatief beeld. Ten eerste omdat elders is beschreven dat de hoogste emissies plaatsvinden ter plaatse van de tunnelmonden van de overkapte A2. Het is logisch dat geen van de alternatieven een grote invloed hierop heeft. Daarbij geldt dat er weinig/geen mensen nabij deze tunnelmonden wonen en de relevantie van dit criterium dus ook zeer beperkt is. Ten tweede geldt dat er geen criterium is opgenomen voor het Onderliggende Wegen Net (OWN) zoals de Zuilense Ring. Dat is een groot gemis omdat hier wel veel mensen wonen en het verkeer er sterk zal toenemen! Als derde geldt dat er geen kaarten met berekende veranderingen zijn opgenomen maar alleen enkele kentallen, ook dat is een groot gemis!
- *Locaties totaal niet representatief.* In de figuur op blz. 122 van het Achtergrondrapport zijn een aantal meetlocaties opgenomen. Ten eerste zijn deze locaties ten onrechte op 50 m van de weg gekozen, de wetgeving gaat uit van een toetsafstand van 10 m. Ten tweede ligt er geen enkele locatie langs de Zuilense Ring (de provinciale weg) terwijl hier wel een sterke toename van het verkeer wordt verwacht. Ten derde ligt het meetpunt in Overvecht (Karl. Marninxdreef) ten zuiden (en dus benedenwinds!) van de NRU en geeft dit meetpunt dus geen representatief beeld. Ten slotte geldt dat het meetpunt 'Maarsse-n Zuid' niet eens in de buurt van Maarsse-n ligt maar in Utrecht.
- *Berekende concentraties onvolledig.* Op blz. 125 van het Achtergrondrapport is beschreven dat "Ook de streefwaarde van 20 microgram/m<sup>3</sup> wordt gehaald. Met daarbij de opmerking dat dit is zonder de directe bijdrage van grote binnenstedelijke wegen. Uiteraard spelen deze voor de concentratie op wijk niveau een behoorlijk verhogende rol". Het is verbijsterend om te constateren dat er onvolledige resultaten worden gepresenteerd op wijkniveau. Dat er op straatniveau afwijkingen zijn te verwachten is begrijpelijk, maar "behoorlijke afwijkingen" op wijkniveau zijn onacceptabel.
- *Conclusies zijn te beperkt ingevuld.* Er wordt niet beschreven in welke mate de belofte om de leefbaarheid te verbeteren wordt gerealiseerd met de verschillende alternatieven (zie blz. 130 en 131 van het Achtergrondrapport).

Verzoek: Toets het onderdeel luchtkwaliteit (nogmaals?) zeer kritisch want het zit vol met fouten, sommige van vrij wezenlijke aard. Vul vervolgens het MER 1<sup>e</sup> fase aan met een wel correct rapport met betrekking tot luchtkwaliteit.

### **Kostenraming opstellen inclusief geluidsschermen etc.**

Uit gesprekken met medewerkers van Rijkswaterstaat is gebleken dat er in de kostenramingen geen rekening is gehouden met mitigerende maatregelen, zoals hogere geluidsschermen, nabij Maarsse-n (in het MER is geen toelichting opgenomen op de kostenramingen). Dergelijke maatregelen zijn echter noodzakelijk om invulling te geven aan de belofte dat de leefbaarheid rondom de weg zal verbeteren (zie Startnotitie en Richtlijnen). Dit betekent dat er sprake is van een (veel) te lage kostenramingen met als risico dat de kosten voor deze noodzakelijke maatregelen bijvoorbeeld worden doorgeschoven naar de gemeente (met veel onzekerheid voor de bewoners als gevolg vanwege lange afstemmingstrajecten tussen alle partijen).

Verzoek: vul de kostenramingen aan met maatregelen die noodzakelijk zijn om de leefbaarheid overal langs de weg te verbeteren (overeenkomstig het omgevingsdoel in de Startnotitie en de Richtlijnen).



## 22. Gebundelde reactie van de Dorpsraad Groenekan, mede namens Bewonersgroep Koningin Wilhelminaweg, Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk en Stichting Groenekans Landschap, Stichting Behoud Noorderpark, Platform Utrechtse Natuur en Milieu groepen en 17 bewoners

### **Groenekan, september 2010**

### **Wilt u kennisnemen van belangrijke aandachtspunten voor Groenekan met betrekking tot de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht:**

#### **Doorstroming noordelijke randweg:**

In de plannen wordt de 70 km Noordelijke randweg Utrecht (N230) met drie rotondes opgewaardeerd tot een 100 km autoweg zonder gelijkvloerse kruisingen. Waardoor het verkeer kan doorlopen met een hogere snelheid minder hinder van stoplichten en invoegproblemen. Een beoogde verbetering van de doorstroming van verkeer in en rond de stad en op de aansluitende autosnelwegen.

Deze verbetering heeft een aanzuigende werking m.b.t. verkeer van de A27, A28, A1, A2 en A12; verkeer heeft nu eenmaal de neiging de snelste weg te zoeken.

#### **Reflectie en stiltegebied:**

Dit verkeer zal een aanzienlijk grotere hoeveelheid geluid gaan veroorzaken, om de bewoners daar tegen zoveel mogelijk te beschermen zullen aan de stadszijde van de Noordelijke randweg Utrecht massieve geluidwerende maatregelen zoals geluidsschermen c.a. geplaatst worden.

De reflectie van deze massieve geluidweringen zal de relatieve rust van het "stiltegebied" en het recreatiegebied in het Noorderpark sterk aantasten.

Daarnaast zal de reflectie zorgen voor geluidsoverlast van de woningen aan de Noorderparkzijde van de Gageldijk en in het Noorderpark zelf en in Groenekan-west langs de Koningin Wilhelminaweg. Er dienen maatregelen tegen reflectie genomen te worden en het "stiltegebied" dient afdoende beschermd te worden.

#### **Verdiepte aanleg opgewaardeerde N230:**

De aanleg van de opgewaardeerde N230 dient verdiept aangelegd te worden met kruisingen van gemeentelijke- en provinciale wegen daar overheen op maaiveld niveau. Lokaal verkeer dient via een ventweg te gaan.

Verdiepte aanleg werkt zeer zeker geluidwerend en op- en afritten en kruisingen zijn vanaf maaiveld niveau makkelijker inpasbaar in de verdiepte weg.

De op- en afrijmogelijkheden van de opgewaardeerde N230 dienen beperkt te worden tot 1 bij de A27, afrit 31, aan de oostzijde en 1, afrit 6, bij de A2 aan de westzijde en vanuit Utrecht op twee plaatsen ter hoogte van de Henri Dunant - en Gandhiplein.

#### **Op- en afritten Groenekan en erftoegangsweg:**

De oprit bij de Eindhovenreef –Noord (het verlengde van de N423 en de Koningin Wilhelminaweg) dient te vervallen dat wil zeggen geen toegang te krijgen tot N230. Groenekanners houden nog altijd 2 mogelijkheden om de A27 te benaderen: 1 via afrit 30, Veemarkt/ de Bilt en 1 via afrit 32, Maartensdijk/Bilthoven.

Via de KW-weg en de Eindhovendreef-zuid en/of via het fort Blauwkapel kan men uitsluitend naar Utrecht (via de Darwinlaan).

De Koningin Wilhelminaweg dient de status van een erftoegangsweg te krijgen; gebeurt dit niet dan zal de KW-weg als een 4<sup>e</sup> baan van de A27 gaan functioneren, hetgeen nu al regelmatig het geval is; nog meersluipverkeer is uit de boze en zorgt nu al voor grote overlast in de spits. Dit dient voorkomen te worden.

#### **De afritten Utrecht-noord:**

Deze aanwas van verkeer op de A27 brengt extra geluidshinder met zich mee waartegen maatregelen moeten worden genomen voor de burgers van Utrecht, de Bilt-zuid en Groenekan. De afritten Utrecht-noord zullen aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen. Ondergetekende woont tegenover de parkeerplaats van de A27, aan de Koningin Wilhelminaweg. De overlast is groot: geluid, stank en afwerkplek voor homo's.

Daarom dienen er op de afritten Utrecht-Noord, zowel de oost- als westzijde afdoende schermen geplaatst te worden.

Wat denkt RWS te doen aan de lichtoverlast van beide hooggelegen afritten die Groenekan en omgeving in een oranje gloed zetten?

#### **Openbaar vervoer:**

Verbetering van het openbaar vervoer dient gestimuleerd worden, de busdienst dient verbeterd te worden; ook zouden de oude

stop- en opstapplaatsen van de NS weer in ere hersteld moeten worden; de oude haltes zijn snel op nieuw in gebruik te nemen. Delen van de oude infrastructuur zijn nog aanwezig en met de OV-chip is dit zeer eenvoudig te realiseren. Vermoedelijk tegen zeer lage kosten. Positieve bijwerkingen is het ontlasten van Utrecht met lokaal verkeer en te parkeren voertuigen uit de oostelijke regio.

### **Algemeen:**

De MER 1<sup>e</sup> fase Utrecht, zowel hoofdrapport, samenvatting als achtergrondrapportage is voor een gemiddelde leek niet of nauwelijks te bevatten. Er zijn veel onduidelijkheden, verkeerstellingen en verwachtingen ontbreken in het geheel. Een feitelijke analyse en controle door de burger is onmogelijk.

De samenstellers zijn uitgegaan van computermodellen waarin input van uit diverse gremia, waaronder het is Centraal Plan Bureau verwerkt, aangevuld te verwachten infrastructurele maatregelen en plannen, met verwachtingen, ideeën en speculaties over groei van gemeenten rond Utrecht, de provincie, en de landelijke overheden tot 2020. Al dan niet gevoed door aspiraties van politieke aard, dus nimmer objectief. Hoe dit te duiden en te controleren is volledig ondoorzichtig en onduidelijk.

Los van bovenstaande kan uit de tekst opgemaakt worden dat er reeds een voorschot is genomen op der wijziging in de web milieubeheer rond de invoering van de geluidproductieplafonds en de verhoging van de norm van 60db(a) naar 65db(A).

Dit kan en mag niet juist zijn, de wet is in nog behandeling in de tweede kamer en de antwoorden in 1<sup>e</sup> termijn zijn nog niet door de Commissie VROM van de TK behandeld. Over deze wijziging zou een hoorzitting door leden de Commissie overwogen worden.

Navraag bij RWS kon tot nu toe geen opheldering geven.

Groenekan,

Mede namens  
Dorpsraad Groenekan  
Bewonersgroep Koningin Wilhelminaweg  
Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk  
Stichting Groenekans Landschap

23. Bewonersgroep Laat Lunetten niet Stikken, mede namens Bewoners Overleg Lunetten en vele verschillende bewoners (via 23 voorgeschreven kaartjes), Utrecht

**Kaarten avond Lunetten 20 september (ingevuld ter plekke op de avond en verstuurd via email VERDER)**

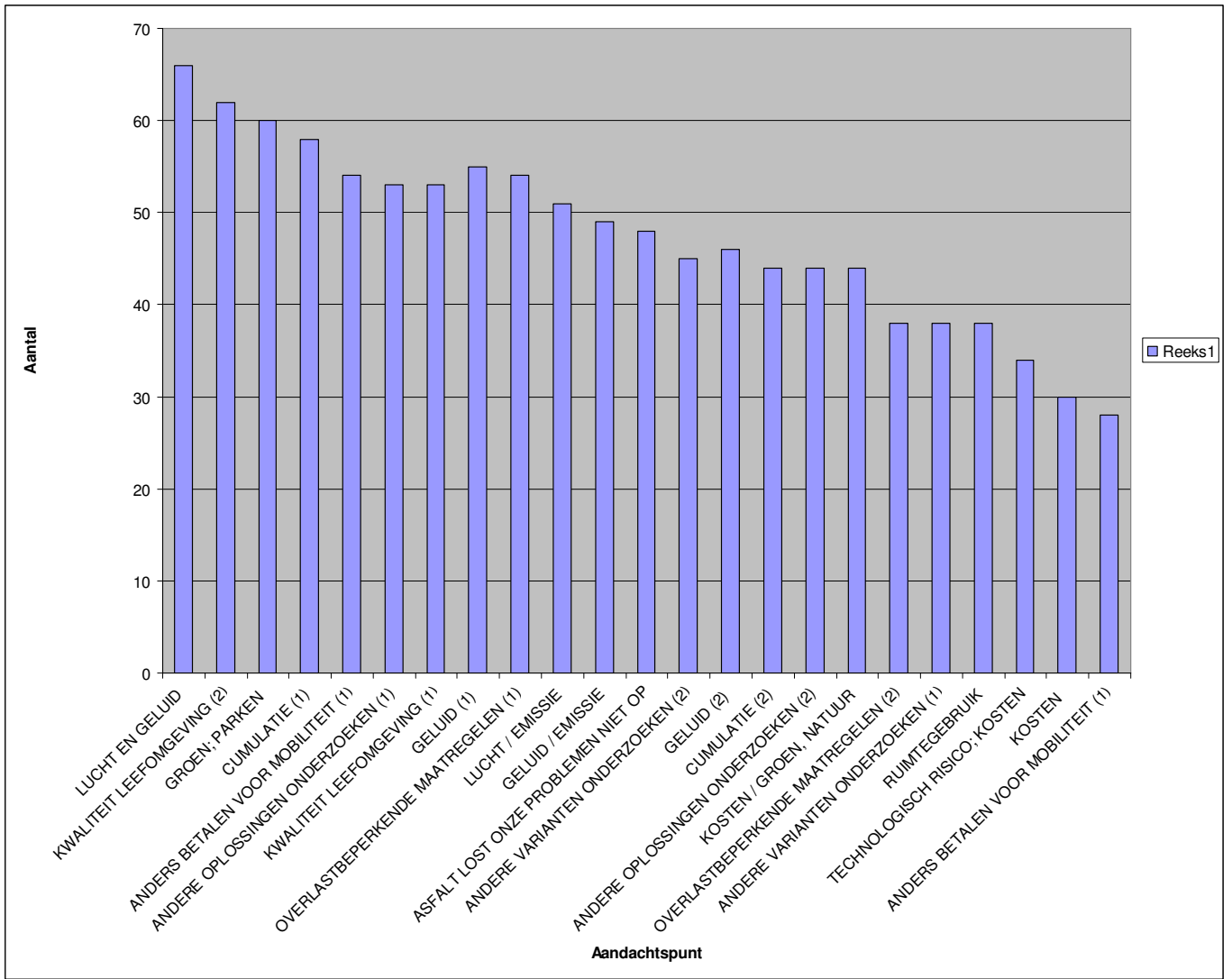
**Opgesteld door de bewonersvereniging Laat Lunetten Niet Stikken**

<p><b>LUCHT EN GELUID</b> De wijk is zeer kinderrijk. Veel speelterreinen zijn gelegen in en langs Park de Koppel, alsook de Stadsboerderij Koppelsteede. Zijn rekenmodellen voor gezondheid wel toepasbaar voor deze (kwetsbare) groep? In de 2de fase MER moet expliciet worden aangegeven wat de gevolgen voor de lucht kwaliteit en de geluidsoverlast op deze plaatsen zo vlak langs de snelwegen is en welke maatregelen met een daadwerkelijk bescherming worden genomen.</p>	<p><b>LUCHT EN GELUID</b></p>	<p>66</p>
<p><b>KWALITEIT LEEFOMGEVING</b> Door de wegverbreding kan een fors deel van park De Koppel verloren gaan. Dit staat haaks op de idealen uit de tijd toen Lunetten gebouwd werd. Destijds is bewust gekozen om de oude landschapselementen te behouden om de leefbaarheid te vergroten en de wijk zijn eigen identiteit te geven. Deze identiteit (en daarmee deels van de bewoners) gaat verloren wanneer de wegen worden verbreed!</p>	<p><b>KWALITEIT LEEFOMGEVING (2)</b></p>	<p>62</p>
<p><b>GROEN; PARKEN</b> Juist omdat de betekenis van andere gebieden (bijvoorbeeld Amelisweerd, Groene Hart) wel wordt uitgewerkt vrezen we dat de betekenis van groengebieden in Lunetten en ook in Laagraven-Oost zwaar wordt onderschat, en in de besluitvorming niet mee gaat tellen. Het stadsgroen vervult niet alleen een belangrijke ecologische functie, maar ook een educatieve (stadboerderij), zuiverende (fijnstof) en een recreatieve functie voor ruim 10.000 bewoners (speelgelegenheid, ontmoetingsruimte, sport, wandelen). De functies van het groen zijn bij aantasting in de wijk onvervangbaar. Dat terwijl het gebruik van de parken in Lunetten nu al uitzonderlijk zwaar worden belast door lawaai en verontreiniging. Wij doen een zeer nadrukkelijke oproep de functies en waarden van het stedelijk en regionaal groen in en om de stad, en met name in Lunetten, in de MER volledig te presenteren (ook op kaart) en te beoordelen.</p>	<p><b>GROEN; PARKEN</b></p>	<p>60</p>
<p><b>CUMULATIE</b> In de wetenschap is het al jaren gebruikelijk om cumulatieve effecten niet weg te redeneren (denk aan innemen van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd, blootstelling aan schadelijke stoffen op het werk, via voeding of cosmetica). Vanuit het voorzorgsprincipe dat de overheid hanteert dient dit onverkort ook geldig te zijn voor geluidsoverlast. Dit is bijzonder van belang voor de wijk Lunetten omdat deze aan alle kanten wordt ingesloten door wegen en een spoorweg. Het is daarom ook absoluut niet acceptabel dat de te verwachten toename van bijvoorbeeld lokaal verkeer niet wordt meegewogen in de MER berekeningen. In de 2de fase MER moet worden uitgegaan van cumulatieve effecten, snelwegen, spoorwegen en lokale wegen.</p>	<p><b>CUMULATIE (1)</b></p>	<p>58</p>
<p><b>ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT; ASFALT LOST ONS PROBLEEM NIET OP</b> Prijsbeleid, betalen bij gebruik, wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Onderzoek wijst uit dat files sterk af nemen, parkeerproblemen worden opgelost, de uitstoot sterk vermindert en de kosten zijn minder dan verwacht. Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren en wanneer gelijktijdig kwalitatief goede alternatieven worden geboden. Wanneer wij daar de komende tien jaar op inzetten is de referentiesituatie 2020 een totaal andere. Wellicht zodanig dat uitbreiding niet nodig is. In de MER moet een situatie worden uitgewerkt met deze referentie als uitgangspunt.</p>	<p><b>ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT (1)</b></p>	<p>54</p>
<p><b>ANDERE OPLOSSINGEN ONDERZOEKEN</b> De wegprojecten zijn in stukken geknipt, evenals de inspraakprocedures. Inwoners van (regio) Utrecht worden opgezadeld met een heleboel extra verkeer, luchtvervuiling en geluid als gevolg van toeleidende wegprojecten, zonder dat ze daar enige invloed op hebben. De toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling tussen nu en 2020 wordt geenszins serieus genomen. Vervolgens worden de wegprojecten die niet direct in Utrecht liggen en dus buiten de inspraak vallen, als feit ingevoerd in de referentiesituatie, namelijk 2020. De referentiesituatie moet echter nu zijn: 2010. Wanneer m.b.v. andere oplossingen (OV-Slim Reizen, het Nieuwe Werken) de mobiliteit wordt gefaciliteerd zijn uitbreidingen van wegen niet nodig. In de 1ste fase MER worden de effecten van deze mogelijkheden onvoldoende onderzocht. In de 2de fase moet dit wel gebeuren.</p>	<p><b>ANDERE OPLOSSINGEN ONDERZOEKEN (1)</b></p>	<p>53</p>
<p><b>KWALITEIT LEEFOMGEVING</b> In 'Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht' van 18 mei 2009 staat als reden om de planstudie te starten: 'Het streven is (...) de Randstad (...) te ontwikkelen tot een bloeiende, economisch vitale regio waar het</p>	<p><b>KWALITEIT LEEFOMGEVING (1)</b></p>	<p>53</p>

	tevens goed wonen is.' Echter: het goed toeven in de regio wordt alleen benaderd vanuit het gezichtspunt mobiliteit, niet vanuit rust (geluid), gezondheid en wonen in een aantrekkelijke groene wijk.		
	<b>GELUID</b> "Niks geen "Gaaf u maar rustig slapen". Konden we dat maar met al die snelwegen" "Toen de wijk in 1980 was aangelegd, kon je met het raam open slapen. In 2010 kon dat al bijna niet meer vanwege de herrie. Is het zo dat je in 2020 niet meer zonder oordoppen in je tuin kan zitten?"	<b>GELUID (1)</b>	55
	<b>OVERLASTBEPERKENDE MAATREGELEN</b> Het is absoluut noodzakelijk in alle oostelijke varianten overkluizing/ondertunneling mee te nemen over het hele traject vanaf knooppunt Lunetten tot en met Amelisweerd, en die nader te onderzoeken op effecten en mogelijkheden. De grootste klap dreigt in de wijk Lunetten te vallen. Daar worden zowel de ruimtelijke kwaliteit van de parken als de woongebieden zwaar aangetast. Ik vind het terecht dat de MER de noodzaak aangeeft van het herstellen van de stad-landrelaties.	<b>OVERLASTBEPERKENDE MAATREGELEN (1)</b>	54
	<b>LUCHT / EMISSIE</b> Bij het berekenen emissies gaat de MER uit van gemiddelde waarden- m.a.w. piekwaarden van slechte lucht mogen gecompenseerd worden door lage waarden elders. Slechte waarden worden uitgemiddeld, dus weggerekend! We zien de bui al hangen: slechte luchtkwaliteit in een bepaald gebied langs de snelweg wordt wel elders gecompenseerd. Of meetpunten worden zo gekozen dat er gemiddeld wel schone lucht uit zal opstijgen!	<b>LUCHT / EMISSIE</b>	51
	<b>GELUID / EMISSIE</b> Bij het berekenen van emissies, en daarmee het beoordelen of grenswaarden worden overschreden gaat de MER uit van gemiddelde waarden - m.a.w. piekwaarden van slechte lucht mogen gecompenseerd worden door lage waarden elders gedurende een etmaal of. Slechte waarden worden uitgemiddeld, dus weggerekend! Bij de NOMO gaat men juist van het tegenovergestelde uit. De piekwaarde tijdens een beperkt deel van de dag (de spits) is de norm! Wanneer ook de verkeersdruk wordt gemiddeld over 24 uur dan is er helemaal geen mobiliteitsprobleem!	<b>GELUID / EMISSIE</b>	49
	<b>ASFALT LOST ONZE PROBLEMEN NIET OP</b> Ik kies voor geen van de varianten! Wel voor maatregelen als De Kracht van Utrecht, OV+++ inclusief betere maatregelen om de geluidsoverlast te beperken en maatregelen om de luchtverontreiniging te verminderen, zonder de wegen uit te breiden.	<b>ASFALT LOST ONZE PROBLEMEN NIET OP</b>	48
	<b>ANDERE VARIANTEN ONDERZOEKEN:</b> Het vermoeden rijst dat KvU voornamelijk om politieke redenen wordt afgeserveerd, omdat er al vóór de 1E fase MER een keuze is gemaakt voor asfalt. Het doel van een MER is echter om de verkeers- en milieuconsequenties van de varianten onbevooroordeeld naast elkaar te zetten, om zo een betere keus te kunnen maken. Ik vind dan ook dat de Kracht van Utrecht alsnog serieus en volledig moet worden meegenomen in de MER-rapportage, zoals gevraagd door de motie in de Tweede Kamer.	<b>ANDERE VARIANTEN ONDERZOEKEN (2)</b>	45
	<b>GELUID</b> In alle varianten stijgt het aantal 'geluidsbelaste woningen', maar in de Oostelijke varianten meer dan elders. Per saldo betekent dit dat het afgesproken politieke uitgangspunt (7 van de 12 Utrechtse partijen ondertekenden het convenant) niet wordt gehaald: dat in Lunetten geen stijging van geluid mag zijn t.g.v. de wegbreiding. Omdat de MER met geen woord rept over de haalbaarheid en kosten van maatregelen die de veroorzaakte extra overlast kunnen compenseren, zijn de alternatieven slechts te kenmerken als: 'kiezen tussen 4 kwaden'. Ik kies dus voor geen van de alternatieven!	<b>GELUID (2)</b>	46
	<b>CUMULATIE</b> Er moet een cumulatieve MER komen voor de gevolgen van alle wegprojecten rondom Utrecht samen, vanaf nu tot 2020 en daarna. Wat zijn de consequenties voor verkeerstoename, ruimtegebruik, luchtkwaliteit, natuur, geluid, gezondheid, filevorming en knelpunten, samen. Dit geldt voor het onderlingende wegennetwerk en het hoofdwegennetwerk tezamen. Voor het OWN dient een daarvoor geschikt rekenmodel gebruikt te worden. Uitgangspunt dient te zijn: metingen in de huidige situatie, nl 2010-2011. Voor geluidsberekeningen dienen ook nieuwe spoorwegen en trams meegerekend te worden.	<b>CUMULATIE (2)</b>	44
	<b>ANDERE OPLOSSINGEN ONDERZOEKEN</b> Allerlei wegbreidingen in de regio die nog in de planfase zitten, worden als voldongen feit gepresenteerd. De verkeerstoename als gevolg van deze wegbreidingen zorgt er – uiteraard - voor dat de huidige verkeersproblemen tussen Lunetten en Rijnsweerd worden gestimuleerd tot een echt verkeersinfarct. M.a.w. het bestaande probleem wordt eerst flink verergerd, waardoor de noodzaak van nieuwe wegen, respectievelijk wegbreiding gemakkelijker kan worden onderbouwd. Andere oplossingen blijven buiten beschouwing – de keus is al gemaakt. In de 2de fase moeten andere oplossingen dan wegbreiding meer uitgebreid worden onderzocht en worden ontwikkeld zodat ze uitbreiding van wegen overbodig maken.	<b>ANDERE OPLOSSINGEN ONDERZOEKEN (2)</b>	44
	<b>KOSTEN / GROEN, NATUUR</b> Op basis van rijksbeleid zijn grote investeringen gedaan in Groenraven Oost, o.b.v. van een veelomvattend landinrichtingsplan direct langs de snelwegen rond Fort Vechten en in Laagraven Oost. In dit gebied liggen de net opgeleverde natuur- en zwemplassen In de MER (paragraaf 10.1)	<b>KOSTEN / GROEN, NATUUR</b>	44

ontbreken deze feiten volledig! Deze feiten moet alsnog meegenomen worden om de effecten en knelpunten te kunnen beoordelen. De MER hoort (gekwantificeerd en op kaart) een beeld te geven van doorsnijding en verstoring van natuur, en doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen.		
<b>OVERLASTBEPERKENDE MAATREGELEN:</b> Er moet een beschrijving komen van alle varianten (ook KvU) inclusief overlast-beperkende maatregelen, alvorens een voorkeursalternatief vast te stellen. Ten tweede zou de automatische koppeling tussen overlastbeperkende maatregelen en asfaltalternatieven moeten worden losgelaten. In de huidige situatie zijn die maatregelen al hard nodig: zo zijn bijv. de geluidsschermen rondom Lunetten op veel plaatsen kapot en is er in Amelisweerd helemaal geen geluidsscherm. En waarom zouden overlastbeperkende maatregelen niet gekoppeld kunnen worden aan De Kracht van Utrecht?	<b>OVERLASTBEPERKENDE MAATREGELEN (2)</b>	38
<b>ANDERE VARIANTEN ONDERZOEKEN</b> De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en inpassing van OV+++ en KvU varianten zijn niet onderzocht. Daarmee kan deze variant niet goed vergeleken worden met de andere varianten. Ook zijn combinaties met andere varianten niet onderzocht. Wij vinden het logischer om de OV+++ en KvU varianten gecombineerd volwaardig te onderzoeken. Bij een eventuele restopgave kunnen andere alternatieven mogelijkwijs oplossingen bieden	<b>ANDERE VARIANTEN ONDERZOEKEN (1)</b>	38
<b>RUIMTEGEBRUIK</b> Decentralisatie is ook een manier op de wegen rondom Utrecht te ontlasten! Nieuwe bewoners en bedrijven worden van elders naar Midden Nederland getrokken. En dit terwijl ontvolking en leegstand in andere gedeelten van Nederland, (zoals Parkstad Limburg, Groningen, Zeeland) al aan de gang is.	<b>RUIMTEGEBRUIK</b>	38
<b>TECHNOLOGISCH RISICO; KOSTEN</b> De risico's van het verbreden van de A27 langs Lunetten zijn groot: Het verplaatsen van het folie in combinatie met de hoge grondwaterstand nopen tot het toepassen van nog technieken waarmee geen ervaring is opgedaan. Wat er mis kan gaan bij niet-bewezen technologie, bewijzen de metro-aanleg in A'dam (verzakking huizen) en in Keulen (instorting gemeente-archief). In zo'n geval kunnen de kosten wel eens verdubbelen of verdriedubbelen, om het over de maatschappelijke gevolgen maar niet te hebben!	<b>TECHNOLOGISCH RISICO; KOSTEN</b>	34
<b>KOSTEN</b> De financiële redenen die worden opgevoerd in het hoofdrapport, zijn zeer dubieus: de varianten die worden onderzocht zijn allemaal duurder dan het budget. Het combi-alternatief komt zelfs op 3,6 miljard. Bovendien hebben de Oostvarianten een groot technisch probleem bij de Bak van Amelisweerd, met 30-50% mogelijke kostenoverschrijding... en dan wordt de KvU afgeserveerd met de mededeling dat het de knelpunten niet allemaal zou oplossen! De wel onderzochte alternatieven West en Oost houden een groot knelpunt over, West heeft zelfs meer knelpunten dan de referentiesituatie! De KvU heeft nota bene de minste voertuigverliesuren en naar verwachting veel minder negatieve milieueffecten.	<b>KOSTEN</b>	30
<b>ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT; ASFALT LOST ONS PROBLEEM NIET OP</b> Een combinatie van prijsbeleid, hoogwaardig alternatief (openbaar) vervoer zal een geringere toename van het verkeer tot gevolg hebben. Hierdoor hoeven minder wegen worden aangelegd. Dit zal leiden tot een veel geringere toename van de geluidsbelasting dan de hier gepresenteerde (zie ook blz. 14 van de samenvatting). In 2009 hebben de bevoegde gezagen besloten dat de voorkeursrichtingen alleen uitgewerkt dienen te worden voor de hier genoemde alternatieven. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat er voor de geluidsbelasting van Lunetten veel gunstiger alternatieven beschikbaar zijn. In de 2de fase MER moet een combinatie van prijsbeleid, hoogwaardig alternatief (openbaar) vervoer verder worden uitgewerkt.	<b>ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT (1)</b>	28

\* 23 personen hebben alle briefjes ingeleverd



## 24. Werkgroep A27 Voordorp, Utrecht

## WERKGROEP A27 VOORDORP

Utrecht, 13 september 2010

**Aan: de MER-commissieleden**

**Betreft: Reactie op de MER 1e fase Ring Utrecht**

Beste MER-commissieleden,

Hieronder treft u onze reactie aan op de Samenvatting, Hoofdrapport en Achtergrondrapport van de MER eerste fase Ring Utrecht.

We beginnen met enkele algemene opmerkingen en geven daarna commentaar op enkele onderwerpen die veelal overeenkomen met hoofdstukken uit het Achtergrondrapport.

### ALGEMENE OPMERKINGEN VOORAF

1. Deze MER-rapportage heeft zich toegespitst op de vergelijking van vier alternatieven. De alternatieven OV+++ en de Kracht van Utrecht (KvU) worden alleen opgenomen in de vergelijkingen rondom de verkeersknelpunten. De KvU scoort het beste qua voertuigverliesuren (zie p. 52 hoofdrapport: *Het aantal voertuigverlieskilometers in de regio neemt met het KvU-pakket af met 80% op het Hoofdwegennet en 14% op het onderliggend wegennet.*) en zal qua milieubelasting ook beter scoren, maar wordt verder niet in de tabellen van geluidsbelasting en luchtkwaliteit meegenomen. Dit betekent dat de Kracht van Utrecht niet volwaardig is meegenomen in de MER 1<sup>e</sup> fase, terwijl dit wel door de Twee Kamer is besloten (motie Vendrik, juni 2009). We willen dat onderzoek naar alle effecten van de KvU alsnog plaatsvindt binnen de MER1e fase (dit geldt ook voor de tweede fase).
2. Daarnaast zijn veel meer varianten mogelijk die zijn blijven liggen. Zo zouden combinatiealternatieven van OV+++ en de KvU met verkeersgeleidingsmaatregelen op de A27, eventueel met een beperkte ingreep in de weginfra (b.v. sorteren in of voor de knopen zonder bakaanpassing) best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben met minder negatieve milieu-effecten. Deze zijn nu niet onderzocht, wat we wel graag zouden willen. En wat te denken van de variant: een snelheidslimiet van 80 km op alle snelwegen rondom de stad en een handhaving van 100 procent. Het is onderzoek waard om te kijken wat het effect hiervan is op de bereikbaarheid, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit en gezondheid van de bewoners.
3. Onderzoek naar de effecten van andere snelheden op de Ring zijn niet gedaan. Dit ontbreekt bijvoorbeeld ook voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Wij verzoeken met klem dit soort onderzoeken alsnog uit te voeren.
4. De gekozen referentiesituatie 2020 zit vol bediscussieerbare en soms niet duidelijke aannames/uitgangspunten. Diverse ontwikkelingen die nog in de planfase zitten worden meegenomen (bijvoorbeeld A27 Everdingen-Lunetten; verbreding A28 Utrecht-Leusden), terwijl andere ontwikkelingen die in een planfase of al verder zitten worden afgeserveerd, waaronder het prijsbeleid (p. 13 Hoofdrapport) en flexibel werken. Wij willen dat deze ontwikkelingen wel meegenomen worden om vanuit een objectieve blik de effecten op de verkeersstromen te kunnen beoordelen.



5. Een ander onderdeel van de referentiesituatie 2020 wordt gevormd door de ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt vanuit gegaan dat de woningbouw en (economische) groei zich doorzetten in de regio Midden-Nederland. Maar dit is niet een gegeven, maar mede afhankelijk van politieke keuzes, van beslissingen van mensen om naar de krimpregio's te verhuizen waar woningen goedkoper zijn, en van keuzes en aanmoedigingen om bedrijvigheid naar de krimpregio's te verplaatsen. Ook hier lijkt geen sprake te zijn van een objectieve blik in de MER-rapportage. En is de vergrijzing en bevolkingsafname meegenomen in de referentiesituatie en het toekomstscenario?
6. Er wordt gerekend met streefwaarden voor de reistijd om het probleemoplossend vermogen van de alternatieven te beoordelen. Streefwaarde is 2 voor snelwegen langs en door stedelijk gebied. De streefwaarde iets opschuiven naar een hogere waarde in de spits betekent dat er volgens de normen geen doorstromingsproblemen zijn. Ook dit is volgens ons een goede oplossing. Wij vinden niet dat reistijdverkortung belangrijker is dan het leefklimaat van vele bewoners in en langs de stad.
7. Wij wijzen op de asymmetrie in de weging tussen oplossing van files aan de ene kant en ervaren hinder van omwonenden aan de andere kant: voor automobiliteit wordt als uitgangspunt de spitsrijden genomen, terwijl de overlast van de omwonenden (geluidshinder, luchtkwaliteit) wordt gemiddeld over de hele weekperiode. Iemand die langs de A27 of A2 woont confronteren met de weegemiddelde cijfers van de geluidshinder om daarmee te concluderen dat er niets aan de hand is - de lawaaioverlast blijft binnen de normen... - is hetzelfde als een file-rijder confronteren met het weegemiddelde van de doorstroming over de snelweg. Zoals een filerijder geen weegemiddelde ervaart, ervaart een bewoner langs een snelweg tijdens de ochtend- of avondspits geen gemiddelde. Met deze asymmetrische weging worden bewoners aan de kant gezet en klachten niet serieus genomen.
8. De effecten op de omgeving, de leefbaarheid, veiligheid etcetera betreffen alleen de effecten van het Hoofdwegennet. De toename van luchtvervuiling, geluid, ongevallen door extra verkeer op het stedelijk weggennet worden niet meegerekend. Wij willen dat dit alsnog gebeurt. Zijn er alleen modellen toegepast om deze effecten vast te stellen? Of zijn er recentelijk ook daadwerkelijke metingen van luchtkwaliteit, geluidshinder en gezondheidsonderzoeken gedaan in het onderzoeksgebied? Heeft de GGD een rol gespeeld in het vaststellen van de gevolgen van de veranderingen voor de volksgezondheid (dat wordt gesuggereerd door voetnoot 26 op pag.134 van het achtergrondrapport)? Zo nee, waarom niet?
9. De milieu-vergelijking van de alternatieven is niet goed uitgevoerd, namelijk zonder mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld geluid (Hoofdrapport, pag 63). Mitigerende maatregelen kunnen bij het ene alternatief wel eens beter mogelijk zijn cq veel goedkoper zijn dan bij het andere. Wij vinden dat dit nodig is voor de onderbouwing van de voorkeursvariant.
10. De bewoners langs de snelwegen zijn hard toe aan een verbetering van de leefbaarheid als compensatie van de al jarenlange overlast van de snelwegen. Wij willen dan ook dat het **belangrijkste doel** van de knelpuntenaanpak op de Ring Utrecht de **verbetering van de leefbaarheid voor de omliggende wijken en bewoners** is. Automobilisten maken hooguit vijf dagen per week in totaal enkele uren gebruik van de Ring Utrecht. Bewoners langs de snelwegen leven er naast en hebben geen alternatief in tegenstelling tot veel van de automobilisten.

## MILIEU EN GEZONDHEID

(paginacijfers verwijzen naar het Achtergrondrapport, tenzij anders aangegeven)

### **Geluid**

Er wordt gesteld in het Hoofdrapport dat het Achtergrondrapport door en voor deskundigen is geschreven. Hoe wil men goede inspraak van omwonenden en belang-hebbenden als de onderzoeksgegevens waar men zich op baseert niet helder worden weergegeven door de deskundigen?

Om een voorbeeld te geven van de 'leesbaarheid': tabel p. 108: Hierin is sprake van zowel een kolom met de 'hoogst toelaatbare waarde' als een kolom met de 'maximaal toegestane waarde'. Uitleg over dit subtiele taalgebruik wordt niet gegeven.

Ook kloppen de gegevens in de tabellen niet altijd. In de Complete tabel 1c effecten (van het hoofdrapport) staan in de kolom Referentiesituatie 2020 andere getallen bij de kop Geluid dan in de tabel op p. 21 in de Alternatievenstudie aspect Geluid van 1 mei 2010, waardoor het onduidelijk is hoeveel woningen blootstaan aan hoeveel decibellen.

Laatstgenoemde tabel laat de geluidseffecten zien voor het 0+VERDER alternatief wat volgens de tekst hetzelfde is als de situatie van de autonome ontwikkeling. Wij verzoeken om helderheid in deze tabellen.

Op p. 107 en 108 staat dat voor woonwagenterreinen de maximaal toegestane geluidsbelasting 53 dB is. Het woonwagenterrein aan de Augusto Sandinostraat in Voordorp (haaks op de A27) moet nu een veel grotere geluidsbelasting hebben gezien de waardes die recent langs de Augusto Sandinostraat 120 en de Simon Bolivarstraat 81 zijn gemeten. Hierover zullen we binnenkort nog een aparte reactie toesturen.

Uit alle varianten blijkt dat de huidige situatie qua geluidsoverlast verslechtert! Zowel het aantal woningen als het geluidsbelaste oppervlak neemt toe (p. 111-113 Achtergrondrapport). Dit geldt echter niet voor de varianten OV+++ en de Kracht van Utrecht, maar deze zijn niet meegerekend, althans worden niet in de tabellen gepresenteerd en vergeleken met de andere varianten.

De resultaten van onderzoeken worden weergegeven als gemiddelden voor heel Utrecht waardoor het onduidelijk blijft wat de gevolgen voor de diverse wijken zijn. Bijvoorbeeld 2% toename geluidsbelaste oppervlak voor geheel Utrecht kan nog steeds zeer ingrijpend zijn voor bijvoorbeeld Voordorp, Rijnsweerd, Lunetten en Overvecht als die 2% geheel in de wijk of enkele straten komt te liggen! Wij willen duidelijke cijfers voor de wijken langs de snelwegen, geen gemiddelden op stadsniveau.

Volgens ons is de situatie binnen enkele varianten nog slechter dan gepresenteerd in de MER-rapporten, doordat niet is gerekend met de opwaardering van de NRU naar autoweg en dus naar een weg waar men 100 km mag rijden in plaats van de huidige 70 km. Dit zal betekenen dat het lawaai zowel voor de bewoners in Overvecht als in het recreatiepark Polder Ruigenhoek ernstig gaat toenemen. Hogere snelheden en toename van verkeer leiden tot een toename van bandengeruis en dus een hogere geluidsbelasting. Waarom is het effect van deze snelheidsverhoging niet meegerekend?

Bij de toets op doelbereik staat het criterium of de geluidshinder verergert niet ingevuld (p. 110). Men gaat uit van vermindering van geluidshinder door diverse maatregelen.

Ook op p. 113. in de tabel Effecten fase 1c (Achtergrondrapport) gaat men ervanuit dat via aanvullende maatregelen zicht is op het voldoen aan de wet- en regelgeving.

- Hoe wil men dit financieel bolwerken als alle nu doorgerekende varianten budgetoverschrijdend zijn?!
- We vrezen dat de inpassingsmaatregelen die altijd al het sluitstuk op begrotingen zijn dit keer er helemaal bekaaid gaan afkomen. In deze MER 1<sup>e</sup> fase wordt wel uitgegaan van deze (nog onbekende) maatregelen als oplossing voor het knelpunt geluidsoverschrijding! Hoe wil men dit oplossen?
- Hoe kunnen we een volledige reactie geven als niet ook de oplossingen (voor geluids-overlast etc. ofwel inpassingsmaatregelen) voor de verslechterde situatie worden gepresenteerd?

Als bewoners van Voordorp willen we een verbetering van de huidige situatie die nu al voor veel geluidsoverlast zorgt. We willen geen verslechtering. We hebben niet veel vertrouwen in verwijzingen naar mogelijke technische oplossingen voor de geluidsoverlast. En we verzoeken om een goed onderzoek naar daadwerkelijke vermindering van de geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer op de A27 ter hoogte van het woonwagencamp en elders in de wijk Voordorp langs de A27. We willen een betere geluidsbescherming voor bewoners langs de A27 in Voordorp inclusief het woonwagencamp. Een overkapping van de snelwegen is het beste alternatief als er verbreed gaat worden.

### **Omvang en reikwijdte van de gevolgen voor de volksgezondheid**

(alle paginaverwijzingen betreffen het achtergrondrapport MER 1<sup>e</sup> Fase Ring Utrecht)

Wij zijn blij dat er een hoofdstuk over gezondheid in de MER is opgenomen, maar we willen erop wijzen dat de basis voor de statistieken, gebruikt om de omvang van de gevolgen van de verschillende maatregelen te beschrijven, onduidelijk is:

Wat is de basis voor de telling van het aantal woningen in het onderzoeksgebied (269.000, p. 136)?

Wat is de herkomst van het cijfer van 190.000 woningen in het studiegebied op p. 143?

Waarom wijkt dat zo sterk af van de 269.000 op p. 136? Is de bron voor de 269.000 woningen het op p. 137 onderaan genoemde ACN-bestand? Zo ja, gaat het om prognoses van de aantallen woningen in 2020? De formulering onder ‘gehanteerde methoden en technieken’ (p.137 onderaan) lijkt te suggereren dat het gaat om actuele cijfers. Zo ja, hoe zijn die omgezet in prognoses?

Waarom worden verschillende cijfers gebruikt voor het aantal woningen binnen de 300m en 1000 m contour onder de referentiesituatie 2020 (zie tabel hieronder)?

*Verschil in cijfers over aantallen woningen binnen de 300 meter en 1000 meter contouren.*

Paginanr in Achtergrondrapport	300m	1000m
p. 136 (in tabel)	12.800	87.800
p. 138 (in tekst)	12.100	86.000
p. 144 (in tabel)	14.120	80.213

Betekent het kopje ‘O+Verder’ in de tabel op p. 138 hetzelfde als ‘Referentiesituatie 2020’ op p 136? Zoja, waarom worden deze door elkaar gebruikt?

Waarom worden in de tabel op p. 144 alleen procentuele stijgingen voor de verschillende opties ten opzichte van het *totale woningenbestand* van het onderzoeksgebied berekend (bijv + 5%, + 3%, p. 144) en niet de aanzienlijke procentuele stijging van het aantal woningen dat *binnen de risicozones* komt te liggen? Dat laatste komt uit op meer dan 70% binnen de 300 m contour in het sorteerplan.

Waarom worden in de diverse tabellen (op diverse plekken in het achtergrondrapport) verschillende varianten gebruikt? De gegevens in deze tabellen verwijzen naar elkaar, maar zijn door verschillende uitgangssituaties (geografisch bij de varianten oost, west, combi; en verkeerstechnisch bij halve ring, volle ring, spreiden en sorteren) niet zomaar te vergelijken.

Onder de 'Toelichting' op p. 140 wordt steeds verwezen naar de realisatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit als randvoorwaarde. Wat zijn de gevolgen van het niet realiseren daarvan en waarom zijn die niet meegenomen in de mogelijke scenario's?

### **Luchtkwaliteit**

In alle in het rapport genoemde alternatieven (zonder de KvU meegenomen te hebben) nemen de emissies van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en CO<sub>2</sub> toe (p. 127 Achtergrondrapport).

Gesteld wordt dat de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet overschreden worden bij de diverse varianten. Hierachter zit de aanname dat de auto's de komende jaren minder vervuilende gassen uitstoten. Maar bij de in het rapport verwachte toename van het verkeer is het de vraag of per saldo de luchtkwaliteit niet achteruit zal gaan. Wij zetten in ieder geval grote vraagtekens bij deze berekeningen. Het aandeel aan zwaardere (meer vervuilende) auto's neemt immers toe.

De wegen worden alle afzonderlijk op hun effecten bekeken, terwijl er uiteraard een cumulatief effect optreedt. In de wetenschap is het al jaren gebruikelijk om cumulatieve effecten niet weg te redeneren (denk aan innemen van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd, blootstelling aan schadelijke stoffen op het wer, via voeding of cosmetica). Vanuit het voorzorgsprincipe dat de overheid hanteert dient dit onverkort ook geldig te zijn voor geluidsoverlast.

Waarom worden de cumulatieve effecten op de luchtkwaliteit niet onderzocht voor de langs de snelwegen liggende wijken en stadsdelen? Wij zouden dergelijk onderzoek graag alsnog willen.

Voordorp is een kinderrijke wijk en er is een openbare basisschool aanwezig. Zijn de gehanteerde rekenmodellen in de MER-rapporten voor gezondheid wel toepasbaar voor deze (kwetsbare) groep?

Het rapport *Milieueffecten Wegverkeer* (Algemene Rekenkamer, 2009; p. 6) geeft als belangrijke oorzaak voor het traag op gang komen van luchtkwaliteitsbeleid in Nederland het uitblijven van ingrijpende maatregelen om het aantal autokilometers terug te dringen. Het gunstige effect van het schoner worden van motoren wordt meer dan volledig teniet gedaan door het negatieve effect van de groei van het aantal vrachtwagen- en autokilometers. Prioriteit nummer één in Nederland lijkt steeds te zijn: meer asfalt en meer parkeergarages om de groeiende automobiliteit te verwerken. Een verbetering van de luchtkwaliteit zit er op die manier niet in.

De luchtvervuiling in de wijk Voordorp is goed zichtbaar in de vorm van een zwarte roetaanslag op het schilderwerk van de woningen. Ook is er een vette aanslag op de ruiten. Dat is dus de lucht die wij als bewoners inademen! Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgen op onze gezondheid. Baby's en peuters zijn extra gevoelig voor fijn stof omdat de blootstelling per kilogram lichaamsgewicht veel en veel groter is.

We willen dat de gevolgen op onze gezondheid en de ontwikkeling van kinderen in Voordorp, maar ook in de andere wijken langs de Ring Utrecht beter onderzocht worden in deze MER.

Vlak naast Voordorp ligt een sportcomplex met enkele sportvelden langs de A27. Voor deze sportvelden is de uitbreiding van de A27 (maar ook al de huidige situatie) erg nadelig op het punt van gezondheid. De overheid stimuleert mensen meer te sporten, maar laat tegelijk een verslechterende luchtkwaliteit toe (toename van luchtvervuilend verkeer door verbreding van wegen). Hoe gezond is het leveren van een langdurige krachtsinspanning op de sportvelden langs de A27? Zeker na uitbreiding van 2x3 naar 2x5 rijstroken zal een toename van fijn stof optreden. Een deel van de wijkbewoners en vooral een deel van de kinderen sport op deze velden (er is nauwelijks alternatief).

### **Leefbaarheid**

Een aanvaardbaar leefklimaat heeft ook een bepaalde prijs. Letterlijk. De woningen pal naast de A27 in Voordorp zijn nauwelijks meer te verkopen aldus de enige makelaar in de wijk (wat hij al meldde vóór de economische crisis). Eigenaren die met een slechter woon- en leefklimaat geconfronteerd worden hebben dus alle recht om directe schadeclaims in te dienen als gevolg van voor hen ongewenst overheidsbeleid.

### NATUUR

Het hoofdstuk Natuur (p. 149) is zeer onvolledig, er is een inventarisatie van regels en wetten gedaan plus een opsomming van enkele (volgens ons lang niet alle) knelpunten, maar een verder onderzoek naar de knelpunten is niet uitgevoerd. Hoe kan men dan toch tot een goede afweging komen?

Het is goed om de effecten op Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur te bekijken, maar voor omwonenden is vooral het groen in de stadsrand en de natuur direct om de stad van groot belang. Aan dit belang wordt te weinig aandacht besteed.

Volgens de Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase dient de doorsnijding en versterking van natuur en idem de doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen gekwantificeerd te worden en op kaart aangegeven (p. 16). Dit is niet gedaan (geldt o.a. voor het Noorderpark en de Voorveldse Polder). En in de tabel op p. 157 zijn de effecten op het Noorderpark niet meegenomen, terwijl dit een belangrijk recreatiegebied is voor de stadsbewoners (o.a. Overvecht, Fort Blauwkapel en Voordorp).

Wij willen dat alsnog alle effecten op de stadsnatuur en omliggende natuur doorgerekend worden en dat duidelijk op kaart aangegeven wordt waar de knelpunten bij de diverse varianten ontstaan.

Het hoofdstuk Bodem & Water (p. 171) is zeer onvolledig. Er is nauwelijks onderzoek gedaan. In de tabel 'toetsingskader projectdoelstelling' (p. 173) wordt bij alle alternatieven aangegeven dat het 'waarschijnlijk niet voldoet'. Op deze manier is er onvoldoende informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen (zie de centrale vraag voor de Commissie MER – Hoofdrapport p. 69).

Gesteld wordt dat de alternatieven een gering effect op de waterkwaliteit zullen hebben. Hoe is tot deze conclusie gekomen? Er wordt verwezen naar de Kaderrichtlijn Water waaraan voldaan moet worden, maar waarom wordt zowel de chemische als de ecologische kwaliteit en de verwachte effecten daarop nergens besproken?

Wij willen dat er nader onderzoek verricht wordt naar de milieugevolgen van ALLE varianten, dus ook de OV+++ en de Kracht van Utrecht.
--

Er wordt heel makkelijk gedaan over negatieve invloed op de natuur, omdat er toch gemitigeerd of gecompenseerd wordt. Effecten op de grondwaterstand en de waterkwaliteit zijn echter niet terug te draaien en voor veel waterafhankelijke soorten (waaronder de gevlekte witsnuitlibel) funest. Dit is een soort die niet zomaar even te 'verplaatsen' is naar een nieuwe omgeving.

Ook het hoofdstuk Landschap, cultuurhistorie en archeologie (p. 179) is onvolledig. Alle alternatieven scoren negatief op effecten op de landschappen. Aandachtspunten etcetera worden genoemd, maar pas in de 2e fase MER wordt hier iets mee gedaan. Dus ook hier geldt: er is onvoldoende informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het vaststellen van het voorkeursalternatief.

#### INRICHTING KNOOPPUNT EINTHOVENDREEF/BLAUWKAPEL

Het knooppunt, inclusief de mogelijke alternatieven, bij de aantakking van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) op de A27, en de Koningin Wilhelminaweg wordt nergens verduidelijkt via tekst of schetsen. De inpassing van dit knooppunt heeft veel effect op de leefbaarheid voor de bewoners op Fort Blauwkapel, voor de bewoners langs de Voordorpse Dijk en in het noorden van de wijk Voordorp.

#### **Op- en afritten Groenekan en erftoegangsweg**

De oprit bij de Eindhovenreef-Noord (het verlengde van de N423 en de Koningin Wilhelminaweg) dient te vervallen, dat wil zeggen geen toegang te krijgen tot N230. Groenekanners houden nog altijd twee mogelijkheden om de A27 te benaderen: een via afrit 30, Veemarkt/ de Bilt en een via afrit 32, Maartensdijk/Bilthoven.

Via de Koningin Wilhelminaweg en de Eindhovenreef-zuid en/of via het fort Blauwkapel kan men uitsluitend naar Utrecht (via de Darwinlaan).

De Koningin Wilhelminaweg dient de status van een erftoegangsweg te krijgen. Gebeurt dit niet dan zal de KW-weg als een 4<sup>e</sup> baan van de A27 gaan functioneren; sluipverkeer is uit den boze en zorgt nu al voor grote overlast in de spits. Dit dient voorkomen te worden.

#### **De afritten Utrecht-noord**

Na verbreding en opwaardering van de NRU zal er meer verkeer op de A27 rijden; dit brengt extra geluidhinder met zich mee waartegen maatregelen moeten worden genomen voor zowel de inwoners van Utrecht als de Bilt-zuid en Groenekan. De afritten Utrecht-noord zullen aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen.

Daarom dienen er in op de afritten Utrecht-Noord, zowel de oost- als westzijde afdoende schermen geplaatst te worden.

Er dient een oplossing te komen voor de lichtoverlast van beide hooggelegen afritten die Groenekan en omgeving in een oranje gloed zetten!

#### EXTERNE VEILIGHEID

De studie in hoofdstuk 11 van het Achtergrondrapport naar risico's voor de veiligheid bij uitbreiding van de Ring Utrecht heeft een aantal uitgangspunten:

- Men kijkt naar de aantallen ongelukken van de afgelopen jaren als het gaat om vervoer van gevaarlijke stoffen om dit vervolgens te extrapoleren voor de wegverbredingsvarianten. De redenatie hierbij is: zijn er nú geen calamiteiten, dan vormt uitbreiding van snelwegen straks geen onoverkomelijk risico. Toch is dat maar zeer de vraag. Het lijkt heel aannemelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen

evenredig zal toenemen met de bevolkingsgroei en de groei van de economie (waarvan men uitgaat in deze MER-rapportage), c.q. de uitbreiding van Randstedelijke bedrijven die gevaarlijke stoffen produceren en dus verhandelen en vervoeren.

- Men kijkt naar het aantal bewoners dat bij een calamiteit op een bepaald wegvlak mogelijk slachtoffer wordt. Hierbij speelt in ieder geval een rol of de verbreding plaatsvindt richting de wijken of richting het buitengebied. In het eerste geval wordt het risico voor bewoners in de wijken groter (in het tweede geval het risico voor mensen in het buitengebied of aanliggende gemeenten).
- Ten onrechte wordt er slechts één rijrichting betrokken in de risicobeoordeling, namelijk de richting die het dichtst bij de Utrechtse wijken ligt. Alsof slechts vijf van de rijstroken risico's opleveren en de overige vijf niet. Ontsnapping van giftige gassen of ontploffing van een tankauto op strook nummer 5 of 6 vanaf een Utrechtse wijk gerekend zal voor het effect niet veel uitmaken. En in het buitengebied wonen ook mensen (o.a. Voordorpse dijk langs de A27).
- De redeneringen in dit hoofdstuk over externe veiligheid lijken alle bezwaren bij voorbaat weg te poetsen. Een reden voor wantrouwen is het wel of niet scheiden van de gemeentelijke wegen en de Utrechtse Ring (OWN en HWN). Men stelt dat er vrije banen komen voor het doorgaande verkeer op de A27 bijvoorbeeld. Niet ontkend kan worden dat juist langs Voordorp en Rijnsweerd-noord grote op- en afritten liggen (op en van de Biltse Rading). Op dit deel van de A27 zal er sprake zijn van invoeging vanuit de stedelijke wegen op de Ring Utrecht, dus zullen langzamer en sneller verkeer elkaar hier ontmoeten. De in- en uitvoeringen die plaats gaan vinden zullen wel degelijk risico's voor de veiligheid opleveren als er sprake is van tankauto's en vrachtwagens met gevaarlijke stoffen van welke aard dan ook.

#### INPASSINGSMAATREGELEN

Als er zo zwaar wordt ingezet op verbredingsvarianten van snelwegen en opwaardering van een gemeentelijke weg hoort daar ook (allereerst zelfs) een stevig budget voor een goede inpassing tegenover te staan. Daar mag niet op bekibbeld worden, omdat anders de verbetering van de leefbaarheid onhaalbaar is. Op p. 16 van de samenvatting wordt aangegeven dat alle alternatieven het projectbudget overschrijden. Dat betekent a. dat de studie niet voldoet aan de eigen voorwaarden om binnen het budget te blijven; b. dat dit onvermijdelijk ten koste zal gaan van goede inpassing/vormgeving en daarmee ten koste gaat van de leefbaarheid. Daarmee wordt zowel de doelstelling uit de Startnotitie (verbetering van de leefbaarheid) als die uit de MER 1<sup>e</sup> fase (leefbaarheidsproblemen mogen in elk geval niet groter worden) niet gehaald.

Op p. 167 word aangegeven dat de barrièrewerking voor mens en dier in alle gevallen toeneemt, maar dat pas in de volgende fase naar inpassingsmogelijkheden om de barrièrewerking te verminderen, gekeken wordt. En dat 'aantasting van natuur voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd' moet worden in deze fase nog niet meegenomen is. Maar we betwijfelen of er in de volgende fase nog geld voor inpassingen, mitigerende of compenserende maatregelen is gelet op het feit dat het budget nu al overschreden wordt.

We willen dat er, indien gekozen wordt voor verbreding van snelwegen en/of verhoging van de maximumsnelheid een fors budget gereserveerd wordt voor inpassingsmaatregelen zoals overkapping, goede geluidswallen en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

## TOT SLOT

Wij zijn het niet eens met de uitgangspunt om de (mogelijke) groei van het autoverkeer op te lossen met meer asfalt. Meer asfalt en betere doorstroming trekt meer auto's aan, zodat alles over enkele jaren weer vast zal komen te staan: een heilloze weg.

Er zal uiteindelijk gekozen moeten worden voor (een combinatie van) andere oplossingen: Zoals flexibele werktijden, thuiswerken, autodelen en samenrijden, een uitgebreid openbaar vervoer en kilometerbeprijzing.

Momenteel mag de kilometerbeprijzing politiek gevoelig liggen, maar alle betrokkenen weten dat invoer onvermijdelijk is. (p. 12 Samenvatting MER: "Beprijzen van autokilometers heeft met afstand het grootste effect op de reductie van het autoverkeer.") Prijsbeleid wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Bij het publiek mag deze maatregel nog op weerstand stuiten, maar psychologe Geertje Schuitema ontdekte dat het draagvlak aanzienlijk toeneemt als mensen meer doordrongen raken van de positieve gevolgen voor zichzelf of de maatschappij. Schuitema: **'Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren.'** Schuitema promoveerde 9 september 2010 aan de Rijksuniversiteit Groningen. (Persbericht Rijksuniversiteit Groningen, 01-09-2010) [http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129\\_Schuitema](http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129_Schuitema)  
Zie ook: dissertatie Priceless policies : factors influencing the acceptability of transport pricing policies <http://dissertations.ub.rug.nl/faculties/ppsw/2010/g.schuitema/>  
Er is een duidelijke politieke keuze nodig net als bij het roken-ontmoedigingsbeleid!

En als laatste opmerking:

In hoofdstuk 2 wordt het toetsingskader van de varianten neergezet: bereikbaarheidsdoel, omgevingsdoel, financiële en uitvoeringstechnische randvoorwaarden.

- De doorgerekende varianten overschrijden alle ruim het vastgestelde budget. Je kunt je afvragen of het verstandig is in de huidige crisistijd, waarin zwaar bezuinigd gaat worden, onevenredig veel geld aan snelwegen uit te geven.
- De technische uitvoering van de aanpassing van de bak bij Amelisweerd (ingecalculeerd in de oost-varianten) is zeer riskant vanwege het gebruik van niet-bewezen technieken.
- Omgevingsdoelen (waaronder milieu-aspecten als geluid en luchtkwaliteit, inbreuk op landschap, natuur en water) worden volgens ons niet gehaald (de huidige overlast van bewoners langs de snelwegen wordt niet verminderd; er vindt aantasting van voor stadsbewoners zeer waardevolle natuur bij de stad plaats). En veelal is het onderzoek zeer oppervlakkig gedaan.
- En de genoemde verbetering van de bereikbaarheid in de Voorkeursvarianten is vermoedelijk slechts tijdelijk zoals alle snelwegverbredingen tot nu toe hebben uitgewezen, omdat meer asfalt meer verkeer aantrekt.

Onze conclusie is dat de varianten in deze MER-rapportage de zelf opgelegde toets niet doorstaan. Er zullen andere varianten moeten worden bckken.

Namens de Werkgroep A27 Voordorn





## 25. Bewonersplatform Overvecht, Utrecht

Postbus 9297 3506 GG Utrecht  
vanaf 2010 nieuw adres email en website email: info@bewonersplatformovervecht.nl website:  
www.bewonersplatformovervecht.nl

Utrecht, 28 september 2010

Aan: Programmabureau VERDER,  
t.a.v. commissie m.e.r.

Cc.: College B&W Utrecht Gemeenteraadsleden  
Utrecht

Betreft: reactie ten behoeve van de commissie m.e.r.

Geachte leden van de commissie m.e.r.,

De 1<sup>e</sup> fase MER van de Planstudie Ring Utrecht is de basis voor de keuze van het voorkeursalternatief. In de 2<sup>e</sup> fase MER worden op basis van ontwerpen aanvullende studies verricht. In deze reactie van het Bewonersplatform Overvecht willen wij reageren op:

- 1 Het rapport 1<sup>e</sup> fase MER
- 2 De consultatiefase
- 3 De volgende fase: aanvullende richtlijnen voor het toetsingskader 2<sup>e</sup> fase MER
- 4 De volgende fase: betrokkenheid bewoners bij de inpassing en het ontwerp toekomstige NRU

Omdat wij als Bewonersplatform Overvecht met name interesse hebben voor de ontwikkeling van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), zijn onze opmerkingen en vragen met name gericht op dit deel van de Ring Utrecht.

Ad 1. Het rapport 1<sup>e</sup> fase MER

De samenvatting en het hoofdrapport MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht leggen het accent op het proces van de onderzochte varianten en laat in geringe mate uitkomsten en onderbouwing zien van het onderzoek naar de milieu effecten. In tweede instantie is het achtergrondrapport MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht vrijgegeven. Hierin wordt op verschillende thema's de effecten gepresenteerd. Helaas wordt ook hier regelmatig voor verdere onderbouwing verwezen naar andere rapporten (zie met name hoofdstukken Geluid en Luchtkwaliteit). Deze rapporten zijn later op verzoek beschikbaar gesteld door programmabureau VERDER. In het algemeen geeft dit niet de gewenste transparantie. Hieronder opmerkingen/vragen n.a.v. het onderzoek.

### Algemeen t.a.v. rapport

- a. In het algemeen ontbreekt het in het rapport aan een hoofdstuk met onzekerheden, aannames, foutmarges en onbekendheden, inclusief de risico's daarvan. Alles bij elkaar opgeteld is de betrouwbaarheid van het rapport daarmee onvoldoende. Dit is niet acceptabel. Tevens ontbreekt een conclusie met een reflectie op deze aspecten.

Pagina 2 van 8

- b. Omdat uitgegaan wordt van aannames en rekenmodellen, is het noodzakelijk om deze aannames duidelijk vooraf te formuleren. Tevens dient een onderbouwing te worden gegeven van de rekenmodellen. Gekozen is om niet (altijd) in vaste getallen te presenteren, maar een vergelijking te maken met de referentiesituatie 2020. Hierdoor zijn weliswaar de varianten onderling te vergelijken, maar is de relatie met de werkelijkheid beperkt. Daarom zou het juist zijn om invloeden die nog onzeker zijn mee te laten wegen in een bepaalde mate en resultaten te presenteren in scenario's 'best case' en 'worst case'. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt bijvoorbeeld de aanname gedaan dat autoverkeer schoner wordt. Echter, stel dat deze aanname toch niet juist is, wat is dan het 'worst case' scenario? Met de huidige berekeningsmodellen is er ten opzichte van de 'plafonds' geen speelruimte meer, met als risico dat de werkelijkheid straks niet binnen de norm valt.
- c. In het algemeen ontbreekt het aan betrouwbaarheidspercentages bij de tabellen. Bij wetenschappelijk verantwoorde studies dienen deze altijd te worden vermeld.
- d. In het algemeen ontbreekt het aan duidelijke legenda bij de tabellen. Bijvoorbeeld: op pagina 14 van de samenvatting staat dat de barrièrewerking met meeteenheid 'Mate waarin alternatief barrière vormt' wordt gewaardeerd met 0/voor de Oostvarianten en met voor Combi en West varianten. Betekent dit nu dat de minste barrière wordt gevormd door Combi en West of moeten we de waardering interpreteren dat de situatie ernstig verslechtert? Legenda voorkomt dat uitkomsten multiïnterpreteerbaar zijn.
- e. Waarom zijn de achterliggende rapporten bij het achtergrond rapport niet gepubliceerd? Hierdoor ontbreekt het de belangengroepen aan inzicht en onderbouwing van de gegevens.

### Inhoudelijk

f. Bij het aantal voertuigen per etmaal en de prognoses bij de varianten (pagina 74 achtergrondrapport) wordt de referentiesituatie op 100 gesteld. Er is niet aangegeven wat de absolute cijfers zijn. In de inleiding van het hoofdrapport staat is dat overal in Nederland autonome groei van het verkeer zal plaatsvinden. Het is daarmee onduidelijk wat de absolute prognoses zijn van het aantal voertuigen per etmaal. Omdat de milieueffecten gebaseerd zijn op aantallen voertuigen per etmaal is het niet verifieerbaar of de resultaten betrouwbaar zijn. En

daarmee komt de waarde van het hele onderzoek in het geding.

Ter illustratie hebben wij vernomen dat de meting op de NRU heeft geresulteerd in

56.000 voertuigen per etmaal op de Albert Schweitzerdreef in 2010. Door autonome groei zal deze (bij het Robert Kochplein) stijgen naar 65.200 in 2015 (zie Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht december 2009). Pas op pagina 97 in het achtergrondrapport zijn absolute aantallen gepresenteerd. In de referentiesituatie in 2020 (5 jaar later!) worden ca. 66.000 voertuigen per etmaal op de NRU verwacht (Karl Marxdreef). Dit impliceert nagenoeg een 0-groei tussen 2015-2020, wat ons niet realistisch lijkt. Mogelijk is uitgegaan van foute aannames. In elk geval is niet verifieerbaar of is uitgegaan van betrouwbare en geloofwaardige cijfers.

- g. De aantallen voertuigen per etmaal zijn in het referentiemodel 2020 gebaseerd op 80 km per uur terwijl de NRU nu 70 km per uur is. In alle varianten is gerekend met 100 km per uur terwijl niet vaststaat of dat wel mogelijk is. Om tot een goede vergelijking te komen is het noodzakelijk om in alle varianten de effecten van de verschillende snelheden te berekenen. Wellicht ten overvloede merken we op dat 100 km per uur voor de omwonenden van de NRU geen optie is indien de weg bovengronds is.
- h. In het rapport wordt onderscheid gemaakt naar resultaten op het hoofdwegennet (HWN) en op het onderliggend wegennet (OWN). De NRU wordt afhankelijk van de

*He t Bewonersplattor m Overvech t i s ee n bundelin g va n actiev e e n betrokke n bewoner s i n d e wijk Overvech t He t Bewonersplattor m Overvech t i s al s stichtin g ingeschreve n bi j d e Kv K onde r numme r 3020158 3Pagin a 3 va n 8*

varianten een autosnelweg of een regionale weg. In het (achtergrond)rapport is (met uitzondering van hoofdstuk 4) niet aangegeven op welke manier de NRU is verwerkt in de rekenmodellen. Moet de lezer nu kijken bij HWNresultaten of bij OWNresultaten, of moet de lezer wisselend kijken, afhankelijk van de variant? Dit is een tekortkoming in het rapport en hierdoor is het voor de wijk Overvecht onduidelijk wat de effecten van de veranderingen zullen zijn.

- i. Op pag 106/107 van het achtergrondrapport staat informatie over grenswaardes bij de aanleg van nieuwe hoofdwegen en bij de aanpassing van een weg. Het is onduidelijk of de opwaardering van de NRU is gewaardeerd als hoofdweg (zie ook punt h over HWN en OWN) en met welke grenswaardes is gerekend. Eveneens is onduidelijk of dan is gerekend met de geluidsbelasting van stedelijk gebied of buitenstedelijk gebied. Door deze onduidelijkheid zijn de cijfers niet verifieerbaar.
- j. In het achtergrondrapport is niet gekeken naar de gevolgen per wegvak. Daarom is het onduidelijk waar de effecten het sterkst zijn. Zo is het bijvoorbeeld onduidelijk waar de meeste woningen liggen die de meeste geluidshinder zullen ervaren.
- k. Alle alternatieven laten een toename van het geluidsbelast oppervlak zien ten opzichte van de Referentiesituatie 2020 (pagina 112). Wat betreft de NRU zal deze bij een verbeterde doorstroming een aanzuigende werking op het verkeer hebben en zal het aantal verkeersbewegingen zal sterk toenemen. Dit is enkel en alleen positief voor Overvecht als de NRU geheel als tunnel wordt uitgevoerd.

NB. De alternatieven Halve Ring, Sorteren en Spreiden hebben een toename van het aantal geluidsbelaste woningen (pagina 110). In het alternatief Volle Ring neemt het aantal geluidsbelaste woningen af. De afname wordt veroorzaakt door een lagere verkeersintensiteit op de hoofdwegen aan de oostzijde van Utrecht'. Wat betreft de NRU is deze tekst niet correct.

- l. Uitgangspunten voor de rekenmodellen zijn normen die de grens van het toelaatbare aangeven. Deze normen worden als grenswaarden voor de eindsituatie gehanteerd. De onderzoekers gaan ervan uit dat het gebied vlak onder een grenswaarde de wenselijke eindsituatie aangeeft. Misschien geldt dat voor wetenschappers, maar voor bewoners\* geldt dat niet. Een grenswaarde is een indicatie dat de wenselijke waarde veel lager zit. \*De NRU ligt tegen de woonwijk Overvecht en ca 8000 bewoners ervaren dagelijks overlast van deze weg.
- m. Een tekortkoming van het rapport is een analyse over het nachtelijk verkeer. Wanneer het verkeer op de NRU vrij kan doorstromen zal er 's nachts extra overlast ontstaan. Verkeersdeelnemers zullen een lege weg ervaren als snelweg en in de nachtelijke stilte voluit optrekken en gas geven.
- n. Naast de milieuaspecten moet gekeken worden naar andere factoren die de leefbaarheid van Overvecht beïnvloeden. Dat betekent dat de Wijk niet moet worden afgesloten door een autoweg (in welke vorm dan ook) maar er moet een ruime verbinding komen naar het Noorderpark. Overvecht is een krachtwijk (Vogelaarwijk) die alleen opgewaardeerd kan worden als er ruimer wordt gekeken naar de leefbaarheidfactoren. Dat betekent dat een ondertunneling van de weg voor het doorgaande verkeer niet bij voorbaat uitgesloten mag worden op grond van kostenoverwegingen.
- o. De NoMo streefwaarden gelden voor het hoofdwegennet. Onduidelijk is wat de NoMo waarde voor de NRU (als regionale weg) is, en hoe dit is weergegeven in de tabellen. (zie ook punt h over HWN en OWN) En waarom is op pagina's 78/85 de NRU niet consequent opgenomen in de figuren?

*He t Bewonersplattor m Overvech t i s ee n bundelin g va n actiev e e n betrokke n bewoner s i n d e wijk Overvech t He t Bewonersplattor m Overvech t i s al s stichtin g ingeschreve n bi j d e Kv K onde r numme r 3020158 3Pagin a 4 va n 8*

- p. Verkeersveiligheid: op pagina 61 van het achtergrondrapport wordt gesteld dat door prijsbeleid de reistijdverhoudingen met NoMotrajecten met 0,2 worden verminderd. Hiervoor ontbreekt een verklaring en onderbouwing.
- q. Op pagina 94 staat dat het risicocijfer constant blijft. Door de toename van de intensiteit zal de het aantal ernstige ongevallen wel toenemen. Hoe past dit in het beleid om voor 2020 de wegen duurzaam veilig in te richten?
- r. Op pag 102 van het achtergrondrapport staat dat ondanks dat de indicatoren voor verkeersveiligheid niet specifiek ingaan op het onderliggend wegennet, toch aangenomen kan worden dat het onderliggend wegennet veiliger wordt. Dat is op zich een vreemde redenering. Voor de NRU lijkt het dat een verhoging van de snelheid (alle varianten gaan uit van 100 km/uur) resulteert in meer

verkeersveiligheid op het OWN. Dat lijkt ons niet juist. Daarnaast is het onduidelijk of de NRU nu beoordeeld moet worden als HWN of als OWN. (zie ook punt h over HWN en OWN)

- s. Op pagina 202 is een plattegrond waarop de 'Buitenstedelijke groenstructuur' is aangegeven. Het Noorderpark wordt aangegeven als 'Buitenstedelijke groenstructuur'. Het Noorderpark is een park dat een bijzondere relatie heeft met Overvecht en belangrijk is voor de leefkwaliteit van de wijk. Het is daarom beter om te spreken van een 'Stedelijke Groenstructuur' en de vlakken in de afbeelding op pagina 202 dienen met donkergroen aan te geven.

Op pagina 204 wordt onder het kopje 'Noordflank' gesproken over 'Het verbeteren van de verbindingen tussen de verschillende landschappen en wijken is daarom de belangrijkste opgave. Er zijn veel kansrijke plekken om deze verbeteringen te kunnen realiseren'. Het gaat hier niet zozeer om landschappen, maar het gaat om een park dat is en wordt ingericht voor de bewoners van Overvecht in het bijzonder en Utrecht in het algemeen.

- t. Op pagina 207 staat vermeld 'Bovendien liggen er kansen om de Waterlinieweg ondergronds te verbinden met de Noordelijke Randweg Utrecht'. Deze oplossing zal een enorme invloed hebben op het verkeersaanbod naar de NRU (en omgekeerd naar de Waterlinieweg). Het is een tekortkoming in deze 1<sup>e</sup> fase MER dat de invloeden hiervan niet berekend zijn.
- u. Op pagina 207 Wordt onder Upgrade Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) vermeldt; ' Door een (half)verdiepte of extra hoge ligging van de weg kan het landschap van de Vecht en Oud Zuilen direct worden verbonden met het waardevolle plasseengebied. Dit levert voor de gehele noordrand van Utrecht een belangrijke kwaliteitsimpuls op.' Tekstueel stellen wij voor om te spreken over; 'verdiepte, halfverdiepte of een extra hoge ligging.....' Dit voorkomt dat een tunnel geen optie meer is. Ten overvloede wil Overvecht aangeven dat een tunnel niet bij voorbaat uitgesloten mag worden.

## Visie

- v. De onnauwkeurigheidsmarges van kosten per alternatief zijn hoog (tot wel 50% onzekerheidsmarge). Hoe is dan te rijmen dat het randvoorwaardelijk investeringsbudget dat al lager is dan welke variant ook van de studie daadwerkelijk toereikend zal zijn in de praktijk. Bovendien zullen de kosten pas meer definitief zijn te bepalen na de 2<sup>e</sup> fase MER. Het tast de zin van de MERstudies aan door nu al taakstellende budgetten mee te geven voor de besluitvorming. Dit zal bij het ontwerp vooral de verkeerskundige aspecten voorop stellen en gaan leiden tot concessies. De onderzochte en gekwantificeerde samenhang in de te verwachten effecten zal verloren gaan en er wordt geen optimale oplossing gerealiseerd.
- w. De 1<sup>e</sup> fase MER hanteert als referentie 2020. Dat is al over 10 jaar. Dit is gezien de planontwikkeling een zeer korte termijn en zelfs een doorkijk naar 2030 is relatief korte termijn gezien de benodigde doorlooptijd voor planstudies en realisatie. Het is

*He t Bewonersplatform Overvecht t i s e e n bundelin g v a n a ctie v e e n b etrokke n bewoner s i n d e wijk Overvecht He t Bewonersplatform Overvecht t i s a l s stichtin g ingeschreve n b i j d e Kv K onde r numme r 3020158 3Pagin a 5 v a n 8*

dus twijfelachtig of het huidig onderzoek resulteert in een robuuste oplossing voor de toekomst. Voor een beter onderbouwde besluitvorming is het wenselijk om de onderlinge verschillen ook met referentie 2030/2040 in beeld te brengen.

- x. De onnauwkeurigheidsmarges van kosten per alternatief zijn hoog en verschillen onderling sterk. Onderlinge vergelijking op dit punt is dan niet zuiver. Bij marges van 30-50% is het niet verantwoord de kosten als objectief criterium te hanteren voor de besluitvorming.

## Ad 2. De consultatiefase

De consultatiefase is bedoeld om te peilen wat de reactie is van de belanghebbenden. In de informatie op de website stond aanvankelijk dat de consultatieperiode zes weken was. Later is dit veranderd en zou alleen consultatie tijdens de bewonersavonden mogelijk zijn. De mogelijkheid voor schriftelijke reacties (met een duidelijke einddatum en een adres) ontbraken in de informatie over de consultatieperiode waardoor het fundament onder de consultatie wegvalt. Deze informatie is pas later beschikbaar gekomen. Wij verzoeken met klem om in het vervolg van de planstudie, ongeacht de fase, vooraf heldere procedures vast te stellen en te hanteren.

Het Bewonersplatform Overvecht heeft in Overvecht een gezamenlijke bewonersavond georganiseerd op 21 september 2010, zodat behalve informatie/consultatie voor VERDER ook het Bewonersplatform Overvecht in de gelegenheid was om alvast vooruit te kijken naar de volgende fase (zie punt 3 en 4). Dit is een goede en informatieve avond geweest en reacties waren positief over de aanpak. VERDER en Bewonersplatform Overvecht partijen hebben afgesproken om de reacties uit te wisselen. Het Bewonersplatform heeft aangegeven haar reacties te willen verwerken in een schriftelijke reactie. Omdat op verzoek van VERDER de avond verplaatst moest worden naar week 38, hebben wij gevraagd om nog een week de gelegenheid te krijgen deze reactie te formuleren. Wij gaan er dus van uit dat deze schriftelijke reactie onverkort meegenomen wordt naar de commissie m.e.r. Dit hebben wij reeds aangegeven in onze Proforma reactie van 16 september 2010.

De verzamelende reacties van het Bewonersplatform Overvecht treft u aan in de bijlage met als titel: Bijlage bij brief reactie Bewonersplatform Overvecht 1<sup>e</sup> fase MER Ring Utrecht. VERDER zal separaat haar reacties verstrekken.

## Ad 3. De volgende fase: aanvullende richtlijnen voor het toetsingskader 2<sup>e</sup> fase MER

In de volgende fase wordt aan de hand van inpassing en ontwerp de 2<sup>e</sup> fase MER uitgevoerd. Ten aanzien van de NRU zien wij, mede vanuit de tekortkomingen in de 1<sup>e</sup> fase MER, de volgende aanvullingen:

### Algemeen

- a. In de 1<sup>e</sup> fase MER wordt voor geluid en luchtkwaliteit uitgegaan van rekenmodellen. Rekenmodellen dienen

getoetst te worden. Daarom dienen werkelijke metingen uitgevoerd te worden naar geluid\* en luchtkwaliteit. Gezien de gezondheidseffecten van geluidshinder en slechte lucht, dienen deze metingen met name plaats te vinden langs bewoonde gebieden van de Ring Utrecht. Omdat in Overvecht duizenden bewoners langs de NRU wonen, dienen ook op de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en Einthovendreef metingen te worden gedaan. Daarbij geldt dat niet, zoals op dit moment, op stille dagen (woensdagen) moet worden gemeten maar ook dat er op drukke dagen wordt gemeten (maandag/ dinsdag en donderdag/ *He t Bewonersplattor m Overvech t i s ee n bundelin g va n actiev e e n betrokke n bewoner s i n d e wij k Overvech t He t Bewonersplattor m Overvech t i s al s stichtin g ingeschreve n bi j d e Kv K onde r numme r 3020158 3Pagin a 6 va n 8*

vrijdag) om een betrouwbaar cijfer te krijgen. Dit impliceert dat rekenmodellen gecorrigeerd moeten worden met de werkelijke metingen.

\* Uit eigen metingen (september 2010) blijkt dat de geluidsgrenswaarden op de gevels van de woningen, ondanks het stille asfalt, langs de NRU nu wordt overschreden.

- b. Het is aan te bevelen voor de gehele ring de effecten door te rekenen met verschillende snelheden, zodat het effect hiervan inzichtelijk wordt. Er is een optimale afweging nodig tussen verkeerskundige belangen en leefbaarheidsaspecten, waarbij de leefbaarheidsaspecten zwaar dienen te wegen. Ook leefbaarheid heeft een kostenbaten analyse.
- c. Er dienen vanwege de onzekerheidsmarges strengere normen van de 'plafond'waardes voor geluid en luchtkwaliteit gehanteerd te worden. Veel aannames zijn gebaseerd op laboratoriumsituaties en vaak is de werkelijkheid weerbarstig en zal bijstelling plaats moeten vinden van de aannames.
- d. Het is noodzakelijk om Basisnet (zie pag 189 achtergrondrapport) op te nemen in de 2<sup>e</sup> fase MER omdat dit in 2011 in werking zal treden.
- e. In de 2<sup>e</sup> fase MER dienen de effecten van de voorgenomen verbeteringen van het openbaar vervoer meegenomen te worden in de berekeningen. Dit dient niet slechts een gevoeligheidsanalyse te zijn.
- f. In de 2<sup>e</sup> fase MER dienen de effecten per wegvak in beeld te worden gebracht. Dit moet de basis worden voor gerichte mitigerende maatregelen in de ontwerpfase.
- g. NRU moet worden opgewaardeerd in kader van toekomstige Ring Utrecht maar ook vanwege het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Het ALU voorziet in maatregelen om overschrijding van normen in 2015 tegen te gaan. De planstudie Ring richt zich op 2020. Hier dreigt als probleem dat maatregelen voor het ALU later niet blijken te passen in de plannen voor de toekomstige Ring Utrecht. Omgekeerd: indien de kaders van de toekomstige nieuwe Ring voor het ALU al in 2015 moeten worden gerealiseerd is de vraag of dat gebaseerd is op een zorgvuldige studie en besluitvorming. Bovendien kan dit in de periode 2015 – 2020 extra overlast geven langs de NRU en een onregelende werking geven op de verkeersstromen op de overige Ring. Wij pleiten daarom dat in de 2<sup>e</sup> fase MER met betrekking tot de ontwerpfase van de gehele ring rekening wordt gehouden met het voorkomen van aanzuigende werking op de NRU tijdens de uitvoeringsfase.
- h. Maak steeds duidelijk of de NRU als HWN of als OWN is opgenomen in de resultaten.

## Inhoud

- i. Ter hoogte van de NRU moet het criterium worden gehanteerd dat de situatie 2020 niet leidt tot meer overlast dan in de huidige situatie. De richtlijnen moeten voorzien in een verbetering ten opzichte van de huidige situatie gebaseerd op gemeten kengetallen (in absolute zin).
- j. De NRU is een essentieel onderdeel van de Ring Utrecht omdat het in belangrijke mate bijdraagt aan de robuustheid van het systeem. De NRU is binnen Utrecht de drukste regionale weg. Ongeacht of de weg predicaat HWN of OWN krijgt, het gaat om de verkeersintensiteit, het aantal voertuigen per etmaal. Elders in het land zijn snelwegen met lagere intensiteit dan de NRU langs Overvecht. Bijvoorbeeld: de snelweg HuizenAlmere verwerkte in 2004 volgens het cijferboekje van 'Verder' per etmaal 56.000 voertuigen; evenveel als de NRU nu in 2010. Dit pleit voor een zeer zorgvuldige inpassing van de toekomstige NRU omdat deze direct naast een woonwijk is gesitueerd. Het toetsingskader moet in de 2<sup>e</sup> fase MER ook worden toegepast op het onderliggend wegennet.

*He t Bewonersplattor m Overvech t i s ee n bundelin g va n actiev e e n betrokke n bewoner s i n d e wij k Overvech t He t Bewonersplattor m Overvech t i s al s stichtin g ingeschreve n bi j d e Kv K onde r numme r 3020158 3Pagin a 7 va n 8*

- k. De NRU is tevens een belangrijke schakel voor wijkverkeer. De aansluitingen Zambesidreef en Moldaudreef zijn belangrijke aantakkingen. Als deze worden afgekoppeld, gaan de verkeersstromen in de wijk veranderen. Het doorstromingsprobleem op de NRU kan worden opgelost door afkoppelen en ongelijkvloerse kruisingen, maar kan leiden tot congestie in de wijk. Daarom moet in de 2<sup>e</sup> fase MER de gevolgen voor verkeersstromen in de wijk Overvecht meegenomen worden. Concreet betekent dit dat opnieuw geteld (aantallen voertuigen) en berekend (effecten in lucht en geluid) moet worden wat de effecten zijn van de verschuivende interne verkeersstromen zodat die meegewogen kunnen worden bij de effecten van de aanpassingen op de NRU.

In elk geval zijn minimaal metingen (nu) en berekeningen (voor prognoses) nodig voor de Franciscusdreef, Rio Brancodreef, Carnegiedreef, Einsteindreef (minimaal 2 plaatsen tot en met de hoogte van het winkelcentrum), Oranjerivierdreef, Humbredreef, Neckardreef, Wolgadreef en Darwindreef.

- l. Opgenomen moet worden de bereikbaarheid van de Gageldijk en de verbinding van de Gageldijk met de wijk Overvecht. Ook de bereikbaarheid van Groenekan en bedrijventerrein Overvecht moet worden opgenomen in de richtlijnen.
- m. Opgenomen moeten worden de fietsen wandelverbindingen tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark/ Gageldijk. Om de positieve effecten van het Noorderpark voor de wijk te kunnen benutten is minimaal een oversteek per 400 meter noodzakelijk. Deze verbindingen moeten verkeersveilig en

sociaalveilig zijn. In dit perspectief is het wenselijk om de optie van een tunnel voor het doorgaande verkeer mee te wegen. De huidige NRU heeft in het geval van ondertunneling de functie van wijkgebonden verkeer waardoor de bereikbaarheid van het Noorderpark in een ander daglicht komt te staan.

- n. Omdat het gebied ten noorden van NRU bestemming heeft als Noorderpark dienen geluidsnormen voor een buitengebied opgenomen te worden in de 2<sup>e</sup> fase MER. Dit geldt ook voor andere vergelijkbare aanliggende gebieden.

NB. Er ontbreekt in de 1e fase MER een analyse over het geluid richting Noorderpark. Dit zou een stiltegebied moeten zijn willen de ideeën op recreatiegebied gerealiseerd kunnen worden. Natuurlijk gaat de MER niet over de geluidswerende maatregelen zelf, maar het is bekend dat wanneer er aan één zijde geluidsschermen worden geplaatst er een enorme weerkaatsing plaats vindt.

- o. Er dient extra aandacht te zijn voor externe veiligheid, omdat de NRU dicht tegen een bewoonde wijk ligt.
- p. Het thema gezondheid moet worden ingevuld met concrete kengetallen en getoetst worden. Dit is in de 1e fase MER nog open gelaten hangende de beleidslijn gezondheid. Hou ook hier rekening met onzekerheidsmarges.
- q. Op pagina 208 van het achtergrondrapport wordt gesproken over 'Strategische keuzes voor Transferia'.

De locatie van zo'n transferia heeft invloed op verkeersbewegingen en dient onderdeel te zijn van de 2<sup>e</sup> fase MER. Tevens dient dit in relatie te worden gebracht met OV van/naar relevante publiekstrekkers (denk aan Vechtsebanen, Daelwijck en winkelcentra).

## Visie

- r. De relatie tussen kosten en baten dienen in een ander perspectief te worden gezien dan in de huidige (smalle) problematiek van de doorstroming en milieu. Bij een ondertunneling voor het doorgaande verkeer kan op het plafond nieuwbouw gepland worden die de gemeente Utrecht op dit moment niet kwijt kan vanwege de *He t Bewonersplatform Overvecht t i s e e n bundelin g v a n actiev e e n betrokke n bewoner s i n d e wijk Overvecht He t Bewonersplatform Overvecht t i s a l s stichtin g ingeschreve n b i j d e Kv K onde r numme r 3020158 3* Pagina 8 van 8

problematiek van de NRU. Daarbij komt dan tevens de mogelijkheid om de wijk aan deze kant iets uit te breiden met de wat duurere woningen (zie plan De Gagel) waardoor de waarde van het totale woningbezit zal toenemen. Dit heeft een positief effect op de verbetering van de wijk als geheel. Ten aanzien van de richtlijnen 2<sup>e</sup> fase MER betekent het voorgaande dat er getoetst moet worden op de extra kansen die de ingreep op de huidige NRU oplevert en dat die kansen ruimer geïnterpreteerd moeten worden dan alleen de kostenbaten factor van de weg en de (wettelijke) milieueisen. Daarbij is het noodzakelijk dat verder gekeken wordt dan de termijn tot 2020; berekeningen zijn nodig tot 2030 – 2040.

- s. Bij kosten en baten dient niet alleen naar uitvoeringskosten maar ook naar onderhoud op langere termijn gekeken te worden. Dit betreft bijvoorbeeld het onderhoud van geluidsbreker asfalt en andere materialen. Ook hiervoor geldt dat dit moet worden berekend met een termijn naar 2030/2040.

t. Ervaringen elders moeten worden meegenomen in de 2<sup>e</sup> fase MER om te voorkomen dat op termijn nogmaals een grote ingreep nodig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: Hubertustunnel in Den Haag, A2 Maastricht en de voorgenomen wijzigingen van de A9 ter hoogte van Amstelveen. Er dient een toetsing opgenomen te worden van de toekomstbestendigheid van de oplossing voor 2030 – 2040.

- u. Voor Overvecht zou een afname van verkeer goed voor zijn de leefbaarheid van de wijk. In die zin zou een analyse van (lokale) beprijzing op het traject NRU voor doorgaand verkeer getoetst moeten worden.

## Ad 4. De volgende fase: betrokkenheid bewoners bij de inpassing en het ontwerp toekomstige NRU

In het plan van aanpak voor de inpassing van de NRU moet bewonersparticipatie worden opgenomen. Onze ervaring is dat bewoners veranderingsbereid zijn onder de voorwaarde dat ze in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken worden. Daarmee wordt ook gegarandeerd dat de kracht van de bewoners op een positieve manier kan bijdragen bij de uiteindelijke oplossing die gekozen wordt. Juist door vanuit verschillende perspectieven te kijken naar de oplossingen kunnen kansen worden benut.

Het is van belang dat betrokken bewoners dan ook daadwerkelijk in de volgende fase in staat zullen zijn te participeren en zich hiervoor voor te bereiden. Dit vergt dat in een vroegtijdig stadium de 'spelregels' bekend zijn. Het Bewonersplatform Overvecht dringt erop aan dat in het plan van aanpak voor de volgende fase wordt voorzien dat participatie geconcretiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan een participatie reglement, met daarin onder andere actieve voorlichting voor geïnteresseerden en belanghebbenden, planning van rapportage en interacties, etc. Tijdens de informatieavond voor bewoners op 21 september 2010 is een begin gemaakt met het organiseren van een NRU bewonersparticipatiegroep. Wij willen graag in overleg over de verdere invulling van de bewonersparticipatie in de volgende fase.

Met vriendelijke groet,  
Voorzitter van de werkgroep verkeer van het Bewonersplatform Overvecht

Bijlage: Bijlage bij brief reactie Bewonersplatform Overvecht 1<sup>e</sup> fase MER Ring Utrecht. *Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583*

## Verzamelformulier reacties informatieavond MER-1 21-sep-2010, Bewonersplatform Overvecht

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gageldijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>
1	Lucht	Fout	gehele Ring plus planstudie	Aanname is dat door verbeterde doorstroming de luchtkwaliteit verbetert ondanks toename aantal vervoersbewegingen. Dit is onlogisch.	Ondergrondse weg maakt afvangen emissies mogelijk	1
2	Barrière Noorderpark	Probleem	noordzijde NRU	Tegenstrijdige mechanismen bij ontwikkelen Ring en ontwikkelen krachtwijk Overvecht. Recreatieve leefbaarheid wordt geschaad	Ondergrondse weg neemt barrière weg en voorkomt veel overlast voor het Noorderpark. Daardoor meer ontwikkel/ en benuttingspotentieel.	2
3	Leefbaarheid	Probleem	gehele Ring	De algehele leefbaarheid van de wijken langs de Ring komt onder druk.	Ondergrondse weg neemt barrière weg en voorkomt veel overlast voor de wijk. Daardoor meer ontwikkelpotentieel.	3
4	Doorstroming verkeer	Probleem	Kardinaal de Jongweg	Verkeersdruk zal enorm toenemen door trechterwerking afsluiten overige afritten.	Entree Eyckmanlaan vanaf NRU onmogelijk maken.	4
5	Leefbaarheid	Probleem	Fort blauwkapel	Locatie ligt in de oksel van veel wegen, geeft veel overlast voor bewoners.	De NRU meer noordelijker leggen.	5
6	Doorstroming verkeer	Probleem	Gehele NRU langs noordzijde i.d.v.v. Gageldijk + langs zuidzijde NRU het fietspad.	Voor fietsers en voetgangers is er een grote bedreiging om veilig, snel en prettig zich langs of over de NRU te begeven.	Integraal meenemen bij voorbereiding en studie. Fietsers en voetgangers zijn ook verkeer!	6
7	Doorstroming verkeer	Aandachtspunt	Gehele ring	Het hele verkeersnet is een communicerend vat. Prognoses zijn moeilijk. Knelpunten schuiven heen en terug. De knelpunten spelen een pingpong spel met elkaar.	Ook andere vormen van mobiliteit introduceren.	7
8	Doorstroming verkeer	Aandachtspunt	gehele ring	Door nu een te krap ontwerp voor 2020 te gebruiken, moeten later weer veel extra (aanpassings)kosten worden gemaakt.	Reserveer toekomstig ruimtebeslag voor eventueel upgraden in de toekomst al nu en houdt in ontwerp rekening met toekomstige aanpassingen.	8
9	Anders	Aandachtspunt	NRU	De NRU kruist thv Moldaudreef met een drinkwaterleiding 600 mm vanaf pompstation Groenekan.	Bij aanleg veilige trajectstraat inplannen.	9
10	Lucht	Probleem	gehele ring	De achtergrondemissie moet afnemen door betere techniek. Maar wanneer en in welke mate is niet bekend. Dit is een grote onzekerheid	Neem een veilige marge tussen berekende waarde en gehanteerde streefwaarde.	10
11	Inpassing aandachtspunten	Aandachtspunt	gehele ring	Upgraden Ring veroorzaakt veel nadelige effecten. Die moeten gecompenseerd worden. Die dit bij voorkeur GROEN in het ontwerp in te passen.	Er is veel ruimte beschikbaar voor groene energie door zonnecellen; meenemen in studie inpassing.	11
12	Leefbaarheid	Aandachtspunt	gehele ring	Grote wegen zijn anoniem. Opwaarderen Ring zal dat verder in de hand werken. Dit geeft veel sociale onveiligheid voor andere dan auto weggebruikers.		12



vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerdijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>
13	Anders	Probleem	gehele ring	Voetgangers zitten nu al in de verdrukking. Hoe word voorkomen dat dit niet erger wordt?		13
14	Leefbaarheid	Probleem	gehele ring	Utrecht moet de draaischijf problemen van Nederland oplossen maar er is slechts 1,2 mlrd beschikbaar. We moeten niet streven naar een 6-je in 2020. Er moet meer geld komen om de leefbaarheid op peil te brengen.	De MER-studie 2 moet uitwijzen hoeveel budget nodig is rekening houdend met benodigde inpassingsmaatregelen. Een financieel kader vooraf in bestuurlijke chantage.	14
15	Doorstroming verkeer	Probleem	NRU	Het aantal afslagen/afritten moet goed worden afgestemd want die hebben veel invloed op de wijkverkeersstromen en ontsluiting van de wijk. Ook overvechters willen er rmet de auto op uit kunnen trekken. Het wijzigen van de NRU van stedelijke rondweg in een nationale weg is een ingrijpende verandering op de hele wijk. Dit moet in goede banen geleid worden.	Inpassing met 70 km/uur. 100 km/uur zal veel nadelige invloed hebben op de functies die de NRU voor de wijk Overvecht moet blijven bieden.	15
16	Inpassing ideeën	Probleem	NRU	NRU betreft een klein wegdeel maar met een drukstedelijke functie. Tijdwinst 100 km gering, kosten zijn hoog ivm compenserende maatregelen; de nadelen zijn groot. Uitgangspunt moet 70 km / uur zijn.	Inpassing met 70 km/uur. 100 km/uur zal veel nadelige invloed hebben.	16
17	Procedureel,	Probleem	Hele ring	De keuze voor een voorkeursalternatief mag in deze fase niet 2 x 3 rijbanen zijn of een snelheids 100 km / uur bevatten.	Hoort bij 2e fase MER	17
18	Procedureel,	Aandachtspunt	Hele ring	Studies moeten robuust zijn en toekomstbestendig.	Kijk verder dan 2020 en maak een optimistische, pessimistische en gemiddelde doorkijk. Hanteer een veilige onzekerheidsmarge.	18
19	Lucht	Probleem	Hele ring	10% betere doorstroming, geeft 12% meer verkeer dus per saldo geen oplossing voor luchtkwaliteit.		19
20	Lucht	Probleem	Hele ring	Schone auto's zijn laboratorium testen. Praktijkgebruik kan toch erg veel meer emissie geven. Daar is geen rekening mee	Baseer de emissie eisen op werkelijke metingen en hanteer een veilige onzekerheidsmarge.	20
21	Inpassing ideeën	Wens	Hele NRU	Weg langs de wijk is hoe dan ook niet wenselijk.	Maak een aparte verdiepte weg ten noorden van de NRU.	21

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gageldijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>
22	Inpassing ideeën	Aandachtspunt	Hele ring	Vrachtovervoer draagt onevenredig bij aan congestie, lawaai en vervuiling. Afgelopen 20 jaar grote toename mn op draaischijf Utrecht.	Effectiever dan grootschalige infrastructurele aanpassing is verkeersgroei opvangen en congestiereductie door stimuleren alternatief vrachtovervoer : modulair transport door binnenvaart, rails, snelle overslag, kleinstedelijke fijn distributie met elektrische tractie. (Voorbeeld Hoek Transport Domein)	22
23	Leefbaarheid	Eis	Hele ring	Door hogere verkeersstromen meer geluidhinder. Dit afvangen met grote geluidschermen biedt slecht beperkte oplossing. Hoge geluidschermen is visuele vervuiling en tast leefbaarheid aan. Geluidswal heeft een zelfde probleem en bovendien veel ruimtebeslag.		23
24	Anders	Eis	Gageldijk	De Gageldijk heeft een belangrijke functie voor aanwonenden, recreatie en is bovendien cultuurhistorisch van groot belang.	Handen af van de Gageldijk.	24
25	Geluid	Eis	Gehele ring	Door hogere verkeersstromen meer geluidhinder. Dit op acceptabele wijze reduceren.	Richt geluidwallen/schermen als groene, milieuvriendelijke objecten in. Denk ook aan energieproductie, watersavers, beplanting.	25
26	Inpassing ideeën	Eis	NRU	Er is al veel voorwerk gedaan dat waardevol is. Dat kan bijdragen aan oplossingen voor de NRU.	Neem in de studie en het ontwerp ook de info op uit de studie "De gebruiker bepaalt".	26
27	Leefbaarheid	Eis	Gehele ring	Verkeerswegen veroorzaken veel problemen: milieu, gezondheid (geluid en luchtkwaliteit), psychische belasting door overlast.	Afblazen die hap of zo inpassen dat het in geen enkel opzicht erger wordt dan het nu al is.	27
28	Bestuurlijk/politiek	Eis	Gehele ring	Financiële beperkingen voor het opwaarderen van de Ring terwijl de eisen aan inpassing nog onderzocht moeten worden en BOVENDIEN de geraamde bedragen in de MER-1 al hoger zijn dan 1,2 mld, is niet acceptabel.	De MER-studie 2 moet uitwijzen hoeveel budget nodig is rekening houdend met benodigde inpassingsmaatregelen. Een financieel kader vooraf in bestuurlijke chantage.	28
29	Relatie verkeer in wijk	Aandachtspunt	gageldijk	Sluipverkeer beperken over gageldijk, os naar maarsen, as naar tuincentrum a27, rijden erg hard, veel fietsers.	Afsluiten voor sluipverkeer, gesloten verklaren gedurende spits, hogere drempels weer terug leggen.	29
30	Lucht	Aandachtspunt	gageldijk	Sluipverkeer beperken over gageldijk, os naar maarsen, as naar tuincentrum a27, rijden erg hard, veel fietsers.	Ondergronds voor doorgaande verkeer over hele stuk.	30
31	Geluid	Aandachtspunt	gageldijk	Sluipverkeer beperken over gageldijk, os naar maarsen, as naar tuincentrum a27, rijden erg hard, veel fietsers.	Ondergronds voor doorgaande verkeer over hele stuk.	31
32	Geluid	Aandachtspunt	gageldijk	Verkeer maakt lawaai.	Snelheid op 70 houden.	32
33	Barrière Gageldijk	Aandachtspunt	gageldijk	Geen groot geluidscherm, is lelijk.		33

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gageldijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>
34	Anders	Aandachtspunt	gehele ring	We kunnen alleen uit alternatieven kiezen en niet of het wel of niet doorgaat.	Situatie laten zo als het is. Beperk plannen tot wegnemen van de belastingspiek door andere maatregelen zoals verbeterd OV e.d.	34
35	Relatie verkeer in wijk	Aandachtspunt	in de wijk	NRU krijgt aanzuigende werking, daardoor straks extra files in de wijk en op de NRU.	Scheiding doorgaand en bestemmingsverkeer ruim op de Zuilense Ring.	35
36	Lucht	Probleem	in de wijk	Mensen met astma moeten verhuizen.	Indien geen Hov, opkopen van huizen tegen taxatieprijs en verhuiskosten. Probleem is wel op te lossen met ondergrondse weg met afzuiging/zuivering.	36
37	Geluid	Probleem	gageldijk	Lawaai en vieze lucht van weg.	Geluidswal met bomen en struiken.	37
38	Relatie verkeer in wijk	Probleem	gageldijk	De Gageldijk wordt veel drukker, doordat zwaar verkeer ook lastiger over de NRU kan.	Sluipverkeer en vrachtverkeer op Gageldijk tegengaan m.u.v. bestemmingsverkeer.	38
39	Barrière Noorderpark	Probleem	NRU	Stoplichten voor voetgangers staan wel erg lang op rood.	cyclustijden verkorten	39
40	Lucht	Probleem	langs nru	Autos blijken niet zo schoon als gedacht.		40
41	Inpassing mogelijkheden	Probleem	langs nru	Meer geld nodig voor leefbaarheid.	er moet meer geld komen voor het draaischijf van Nederland	41
42	Relatie verkeer in wijk	Probleem	Rondweg en Einsteindreef	Rondweg en Einsteendreef waren voor de wijk, maar worden nationale wegen. Weinig mogelijkheden om de wijk uit te komen.	De bereikbaarheid moet niet ten koste gaan van het karakter van de wijk.	42
43	Relatie verkeer in wijk	Probleem	aansluitingen	Als er te veel aansluitingen vervallen krijg je er grote verkeersstromen door de wijk.	Niet te veel aansluitingen afsluiten en rekening houden met de onderliggende structuur van de wijk.	43
44	Barrière Noorderpark	Aandachtspunt	nru	Huidige situatie is al niet goed,	De aanwezige kansen tot verbetering MOETEN we pakken om het beter te maken.	44
45	Inpassing aandachtspunten	Aandachtspunt	fietsbrug	Als er wat aan de NRU gebeurt, is dit dan geen desinvestering?	Nu al rekening mee houden dat in plannen er diverse varianten voor de NRU kunnen komen.	45
46	Doorstroming verkeer	Aandachtspunt	gehele ring	In de mer wordt de 70 km weg niet als alternatief meegenomen.	Dit moet ook in MER goed onderzocht worden.	46
47	Wijkontwikkeling	Aandachtspunt	Karl marx dreef	Was een weg voor Overvecht, wordt straks gebruikt voor oplossen nationaal probleem.		47
48	Wijkontwikkeling	Aandachtspunt	P+R	De mens centraal staan en niet de auto.	Er moeten meer p+r's komen met een verbeterd OV.	48
49	Openbaar vervoer	Probleem	OV na 18.00 uur in zomer.	Is te beperkt naar tijd en bestemming en duurder (19% dan rotterdam)	Meer ov, is goed voor toeristen en werknemers, gezondheid, milieu; betaalbaarder	49
50	Doorstroming verkeer	Aandachtspunt	Gehele NRU	Optrekken en te hard rijdende auto veroorzaken veel overlast en verhinderen doorstroming.	Groene golf bij een 70 km-weg.	50
51	Openbaar vervoer	Aandachtspunt	gehele ring	Voor zowel fietsers als voetgangers, maar ook voor mensen in tunnel.	Veilig voor fietsers en voetgangers en sociaal veilig.	51

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gageldijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>
52	Inpassing mogelijkheden	Aandachtspunt	Zonnecellen en groene wallen	Opwaarderen Ring Utrecht veroorzaakt extra overlast die gecompenseerd moet worden. Extra verkeersstromen vergen extra energie. Die is niet ontuitputtelijk.	Op geluidswal zonnecellen en groene wallen (bijv door platte daken).	52
53	Geluid	Aandachtspunt	Gageldijk	Wat wordt er gedaan met de geluidsoverlast?	Maatregelen zijn nodig maar inpassen op effectieve en leefbare wijze.	53
54	Geluid	Aandachtspunt	In gehele wijk	Een geluidswal aangezien de flats al erg hoog zijn.	Let goed op de benodigde ruimte en acceptabele inpassing.	54
55	Barrière Noorderpark	Aandachtspunt		Hoe komen we straks op de opgewaardeerde NRU? Het is nu al een probleem. Dit is nadelig voor de bewoners.	Dit knelpunt neemt toe als NRU een snelweg wordt. Beter is het een regionale weg te maken.	55
56	Wijkontwikkeling	Aandachtspunt	in de wijk	Moet er een snelweg door een groene wijk; we zijn juist trots op de groene wijk.	Benut kansen bij inrichting en geen snelweg.	56
57	Barrière visueel	Eis	in de wijk	Snelweg zal de wijk aantasten.	Als NRU een snelweg wordt dan moet het in de vorm van een tunnel.	57
58	Lucht	Aandachtspunt	Padua en Montaudreef	Je kunt nu al je raam niet openzetten; dat is 's zomers een groot probleem.	Verkeersbepenkende maatregelen ipv faciliteren: auto's richting A'dam kunnen ook via Ouderijn.	58
59	Barrière Noorderpark	Aandachtspunt	Verbinding met natuur Noorder-park	Er is veel potentie om een verbinding te maken met het Noorderpark, met name voor rust en groen voor de bewoners van Overvecht	Noorderpark als stiltegebied aanwijzen.	59
60	Geluid	Aandachtspunt	Gehele ring	Na opwaarderen te veel lawaai en is ongezond.	Alle technieken en aandacht om van de wegen en met name NRU een gezonde en stille variant te maken. Niet enkel ontwerpen en investeren voor de tijdswinst van een minuutje.	60
61	Geluid	Probleem		Er bestaat een grote relatie tussen geluidsoverlast en gezondheid.	Gezondheidsraad > stille gebieden naast dat je geluidsoverlast bestrijdt kun je ook stille gebieden bewaren en promoten.	61
62	Geluid	Probleem	Zuilense ring	De geluidswal was 5 meter hoog en nu is die geluidswal nog 2 en je ziet al het verkeer.	De geluidswal weer omhoog/schermen.	62
63	Geluid	Probleem	Zuilense ring	Veel lawaai van 100 km weg.	Scherf is geen oplossing.	63
64	Procedureel,	Probleem	gehele ring	Compleet overzicht ontbreekt.	Alles inventariseren met kaart.	64
65	Geluid	Probleem	Einsteindreef/Karl Marxdreef	Er is nu veel lawaai, wordt alleen meer als er meer verkeer over gaat. Verbreding zorgt ervoor dat de weg drukker wordt. De barriere naar noord evenwijdig aan NRU neemt enorm toe.		65
66	Geluid	Probleem	Albert Sweitzerdreef/cumulus welzijn/shell	's Zomers niet (langdurig) met raam open werken door verkeerslawaai. 's Zomers te warme bedompte kantooruimte of raam open kantoer met herrie.		66

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gageldijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
67	Geluid	Probleem	Gehele NRU	Geluid plant zich in alle richtingen voort. Zowel aan wijkzijde als Gageldijk zijn beperkende maatregelen nodig. Dit zal de kwaliteit van landschap aantasten en de barrièrewerking vergroten.	De weg moet de grond in. De geluidsbron niet op maaiveld aanpakken met onacceptabele geluidswallen/schermen maar aanpakken zo dicht mogelijk op de productieplek.		67
68	Barrière Noorderpark	Probleem	NRU	In de bestaande situatie heeft de NRU al een niet acceptabele barrièrewerking. Het streven moet niet zijn om in de toekomstige situatie deze problemen niet groter te laten worden, maar om ze te verminderen		samenvatting MER1, pag1, par1.1, tweede alinea	68
69	Leefbaarheid	Anders	Gehele planstudie	Niet alleen milieubelangen moet de MER afwegen maar ook de omgevingsbelangen van de wijk. Hieronder valt bijvoorbeeld wijkontwikkelingspotentieel, recreatieve mogelijkheden, fiets- en voetgangersvriendelijkheid, bereikbaarheid ingaand en uitgaand van de wijk. Dit wordt gemist in het rapport.		samenvatting MER1, pag2, par1.2, derde alinea	69
70	Wijkontwikkeling	Eis	Gehele Ring	Een opgave voor de ontwikkeling van de Ring moet ook zijn om de leefbaarheid van de aanpalende wijken in brede zin te waarborgen en waar mogelijk te vergroten. De toekomstige Ring mag stedelijke ontwikkelingen niet in een keurslijf dwingen of negatief beïnvloeden of belemmeren.		samenvatting MER1, pag6, par2.3, eerste alinea	70
71	Anders	Anders	Gehele planstudie	Ten aanzien van de kracht van Utrecht zijn er aanmerkelijke financiële opbrengsten door de mobiliteitsheffing. Dit kan worden gezien als een terugverdieneffect dat wellicht op langere termijn zelfs alle investeringen overtreft. Dit is een sterk positief punt van dit plan. Tevens zit hierin het principe dat de veroorzaker van overlast compensatie moet bieden. In dit geval d.m.v. een heffing die kan worden aangewend om mitigerende maatregelen te bekostigen. De nieuw Ring Utrecht is een logisch scharnier in de tijd om dit beleid met draagvlak te implementeren.		samenvatting MER1, pag8, par3.3, tweede alinea	71

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
72	Anders	Anders	Gehele Ring	NRU moet worden opgewaardeerd in kader van toekomstige Ring Utrecht maar ook i.v.m. het ALU. Het ALU geeft in hoofdstuk 1 aan dat zonder aanvullende maatregelen op een aantal plaatsen in 2015 nog steeds sprake zal zijn van een overschrijding van de normen; o.a. bij de Albert Schweitzerdreef. Het MER-1 richt zich op 2020. Hier dreigt als probleem dat maatregelen tbv het ALU worden uitgevoerd die later niet blijken te passen in de plannen voor de toekomstige Ring Utrecht. Omgekeerd: indien de kaders van de toekomstige nieuwe Ring t.b.v. het ALU al in 2015 moeten worden gerealiseerd is de vraag of dat gebaseerd is op een zorgvuldige studie en besluitvorming. Bovendien kan dit in de periode 2015 - 2020 een sterk ontregelende werking geven op de verkeersstromen op de overige Ring en leiden tot extra overlast o.a. langs de NRU.		samenvatting MER1, pag9, par3.3, derde alinea	72
73	Geluid&Emissie	Probleem	Waterlinieweg	De geleiding van verkeer vanaf de Veemarkt via de Waterlinieweg naar de A12 zal ertoe leiden dat de wijk Lunetten bij elke windrichting te maken zal krijgen met toename van emissie en geluid en bovendien ook de westzijde van de Waterlinieweg te maken krijgt met meer overlast. Dit is een groot nadeel.		samenvatting MER1, pag9, par3.5.2, vijfde alinea	73
74	Anders	Fout	MER-1 rapport	Reductie aantal autokilometers met 1,6% is in deze tekst niet in overeenstemming met 16% voor OV+++ in tabel 4.1.		samenvatting MER1, pag12, laatste alinea	74
75	Geluid	Vraag	MER-1 rapport	Hoe is te verklaren dat het aantal geluidbelaste woningen >48 dB bij scenario Combi 6% is en gelijk aan scenario West? Dit lijkt niet aannemenlijk en roept vragen op over de juistheid hiervan.		samenvatting MER1, pag13, tabel 4.2	75
76	Anders	Vraag	MER-1 rapport	Ruimtelijke kansen zijn bij scenario Combi aangeduid met "x". Dit is niet nader verklaard; wat betekent dit?		samenvatting MER1, pag14, tabel 4.2	76

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerdijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
77	Anders	Fout	MER-1 rapport	De score barrièrewerking voor scenario sorteren in en voor de knopen met 0/- is niet duidelijk. Waarom een 0? De barrièrewerking zal hoe dan ook toenemen. En dit geldt zeker met betrekking tot scenario's West en Combi. Hier staat als score --. Het is zeker dat hiervan de barrièrewerking zal toenemen. Het zou dan dus logischer zijn als er ++ stond. Nog duidelijker is om de omschrijving van dit item te wijzigen in <u>barrièreoverlast</u> .		samenvatting MER1, pag14, tabel 4.2	77
78	Lucht	Probleem	MER-1 rapport	Het criterium gezondheid is onderzocht met concentraties > 15microgram/m3 NO2. Als toetsingscriterium is gekozen >17 microgram/m3. Met andere woorden soepeler dan het onderzoekscriterium. Het is dan niet verantwoord op deze wijze conclusies te trekken.		samenvatting MER1, pag15, 1e regel	78
79	Lucht	Probleem	NRU	Opwaardering NRU geeft toenemende stikstofdepositie en een negatief effect. Maar omdat Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen niet tegen de weg aan ligt, is er geen aantasting. Neemt niet weg dat in de aanliggende wegzone wel degelijk deze overlast toeneemt. NO2 'lost niet op' door afstand, maar wordt alleen maar verdund! Overigens is hier sprake van cumulatieve effecten door de projecten die in uitvoering zijn of gepland worden worden voor A2 en A27. Het is ongeloofwaardig dat van deze enorme capaciteitstoename geen negatieve effecten zijn te verwachten mbt Natuur en Mileu tussen deze corridors.		samenvatting MER1, pag15, 3e alinea, 1e bolletje	79
80	Natuur en landschap	Probleem	NRU	100 km/uur en ongelijkvloerse kruisingen zullen bij de NRU wel degelijk leiden tot negatief effect op natuur en landschap. Dat het minder is voor bepaalde varianten neemt niet weg dat het t.o.v. huidige situatie ontoelaatbaar toeneemt.		samenvatting MER1, pag15, 3e alinea, 1e bolletje	80

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerdijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
81	Leefbaarheid	Probleem	NRU	Het alternatief West zal wel degelijk leiden tot beïnvloeding van NHW ter hoogte van de NRU. De mate waarin is nu nog niet te bepalen omdat dit mede afhankelijk is van de wijze van inpassing. De huidige tekst is op dit punt dus niet correct.		samenvatting MER1, pag15, 3e alinea, 3e bolletje	81
82	Inpassing aandachtspunten	Probleem	NRU	Rapport meldt: "Bij alternatief West kunnen wél ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden aan de noordzijde". Hierbij de opmerking dat m.b.t. de NRU dit alleen geldt ten zuiden van de NRU omdat de noordzijde grote cultuurhistorische waarde heeft, een recreatieve bestemming heeft, drinkwaterwingebied is en grote natuurhistorische waarde heeft.		samenvatting MER1, pag15, laatste alinea	82
83	Financiële onzekerheid	Probleem	Gehele Ring	De onnauwkeurigheidsmarges van kosten per alternatief zijn hoog en verschillen onderling sterk. Onderlinge vergelijking op dit punt is dan niet zuiver. Bij marges van 30 - 50% is het niet verantwoord de kosten als objectief criterium te hanteren voor de besluitvorming.		samenvatting MER1, pag16, laatste alinea	83
84	Procedureel,	Probleem	Gehele Ring	De onnauwkeurigheidsmarges van kosten per alternatief zijn hoog. Hoe is dan te rijmen dat het nu reeds toegekende projectbudget - dat al lager is dan welke variant ook van de studie - daadwerkelijk toereikend kan zijn. Bovendien zullen de kosten pas meer definitief zijn te bepalen na MER-2. Het is volkomen ongeloofwaardig voor de MER-studies nu al taakstellende budgetten mee te geven voor de besluitvorming. Dit zal in het ontwerp gaan leiden tot uitkleden van onderzochte varianten waardoor de onderzochte en gekwantificeerde samenhang in de te verwachten effecten volkomen verloren gaan en waarbij alle nadelen afgewenteld dreigen te worden op de omgeving, regio en omwonenden. Deze salami-tactiek is niet toelaatbaar.			84
85							85



vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerdijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
86	Anders	Aandachtspunt	Gehele Ring	M.b.t. effecten op landschap is niet duidelijk welke ijkpunten de MER hanteert. Er dient ondermeer getoetst te worden op visuele hinder.		Samenvatting algemeen	86
87	Anders	Vraag	Gehele Ring	Zijn de maatregelen uit het pakket VERDER m.b.t. fietsnet, OV, verkeersmanagement e.d. gewaarborgd? Zo niet, is het dan wel juist om daar rekening mee te houden in het MER-1. In ieder geval moet dan in het MER-1 deze aannname helder worden verwoord.		Samenvatting algemeen	87
88	Anders	Fout	NRU	Er zijn regelmatig uitingen dat de NRU 100 km/uur wordt met bovengrondse kruisingen bij rotonde's. Het is principieel onjuist deze kaders nu al te hanteren terwijl de MER-2 ingaat op de inpassingsvraagstukken en pas daarna een OTB volgt. In deze fase is het zuiverder om alleen aan te geven dat de NRU voldoet aan de benodigde vervoerscapaciteit 2020 e.v. en dat daarbij voldaan moet worden aan eisen van geluid, emissie. Wat betreft het bewonersplatform Overvecht ook met waarborgen voor leefbaarheid van aanpalende wijken/gebieden, met in achtneming van cultuurhistorische en landschappelijke belangen en op basis van een integrale afweging.		Samenvatting algemeen	88
89	Openbaar vervoer	Anders	Gehele Ring		Om te voorkomen dat in de toekomst alsnog het West-scenario - of delen daarvan - nodig is/zijn, adviseert het Bewonersplatform Overvecht om aan de Noordzijde van Utrecht een goede OV-voorziening te maken volgens de corridor Zeist, De Bilt, Bilthoven, Overvecht, Zuilen, Maarssen, Leidse Rijn, Harmelen, Woerden. Dit zal ook de verkeersstromen op de A12 ontlasten.		89

vo lg nr	Welk thema('s)	Soort reactie	Waar speelt dit? (ruimtelijke locatie)	Inhoudelijke omschrijving reactie	Voorstel/oplossing	Verwijzing bron	
	<i>lucht, geluid, wijkontwikkeling, recreatie, doorstroming, barrière, bereikbaarheid, procedureel, bestuurlijk, inpassing, OV, anders...</i>	<i>wens, eis, probleem, aandachtspunt, fout, vraag, anders ...</i>	<i>NRU thv..., Gagerdijk thv..., Wijk ... thv..., Noorderpark thv..., Zuilense Ring thv..., A27 thv..., Gehele Ring, Gehele MER-1, Gehele</i>	<i>omschrijving reactie</i>	<i>omschrijving voorstel / oplossing</i>	<i>rapport/document, pag, par., alinea, regel (optioneel)</i>	
90	Procedureel,	Eis	MER-2 en ontwerpfase	In de volgende fase kunnen bewoners participeren bij inpassing en OTB. Het is van belang dat betrokken bewoners dan ook daadwerkelijk in staat zullen zijn zich hiervoor voor te bereiden. Dit vergt dat in een vroegtijdig stadium de 'spelregels' bekend zijn. Het bewonerplatform Overvecht dringt erop aan de er z.s.m. voor Ring Utrecht een participatie reglement komt waarbij vooraf afstemming is met alle partijen van het bevoegd gezag. Geïnteresseerden belanghebbenden dienen vervolgens actief voorgelicht te worden.	In Plan van Aanpak voor de volgende fase bewonersparticipatie opnemen en spelregels afstemmen samen met de bewonersparticipatiegroep.	Gehele planstudie	90
91	Leefbaarheid	Probleem	NRU	Als de NRU beter benut moet worden impliceert dat wellicht langere doorlooptijden met meer verkeer. Dit betekent dat bewoners dus langer overlast hebben.		cie Elverding	91
92	Bereikbaarheid NRU	Eis	NRU	Voorkom sluipverkeer door de wijk en benut de NRU vooral ook voor wijkverkeer.	Meenemen in toetsing 2e fase MER		92
93	Anders	Fout	Oost-alternatief	Zowel in sorteren in als voor de knopen is er geen mogelijkheid om van A28 naar A27 noord te gaan. Zie figuren	Aanpassen in document	Hoofdrapport pag 57 en 58 (figuren)	93
94	Anders	Fout	Alternatief West	Vanuit A2 zuid geen mogelijkheid om naar Leidse Rijn te gaan volgens illustratie.	Aanpassen in document	Hoofdrapport pag 59 (figuur)	94
95							95
96							96
97							97
98							98
99							99

## 26. Stichting Bewoners Belangen Groep Overvecht

Geachte heer/mevr.

Het is voor onze stichting onacceptabel dat de N230 wordt opgewaardeerd tot snelweg, in de afgelopen jaren hebben wij dat aan u heel duidelijk gemaakt.

Ik zal de punten nog een keer opnoemen, dit hebben wij ook uitvoerig met xxxxxxxxxxxxxxxx besproken.

Ten eerste de N230 is geen ring weg, maar een wijk verbindingsweg wij zijn genoodzaakt om die weg te gebruiken om de wijk in en uit te komen.

Als de in en uit ritten af gesloten worden krijg je enorme verkeers overlast in het wijk zelf.

Dat betekend extra brandstof verbruik en extra luchtverontreiniging en geluids overlast.

Dit kunt u als een overheids instantie niet waar maken, we moeten over een aantal jaren de norm 20 20 energie neutraal halen, we zitten nu aan de 4 procent, als u het op deze manier door zet is dat nooit te realiseren,

Als de wijk verbindingsweg opgewaardeerd wordt als snelweg zal het verkeer gigantisch toe nemen, ik wijs u erop dat u dan in overtreding bent, we behoren al tot het smerigste stukje weg van de provincie.

Er wonen namelijk veel kinderen onder de 18 jaar langs de wijk verbindingsweg, de Verenigde Naties - UNESCO schrijven kinderen behoren beschermd te worden tegen een ongezond leef klimaat. Wat gebeurd er de verontreiniging zal enkel maar toe nemen.

Verder wil ik nog kwijt dat we ons buiten gesloten voelen als stichting Bewoners Belangen Groep Overvecht.

In 2004 was wethouder van Kleef (PvdA) al bezig (zie wijk ontwikkelingsplan overvecht) met steun van het BPO.

BPO praat niet namens de bewoners en is slechts de afspiegeling van het wijkbureau, weet u het nog Maarsse!! de weg gebruiker bepaalt?

Het is nu toch wel duidelijk voor overleg geweest met het BPO , bij de stemming over de opwaardering van de ring was de gehele BPO aanwezig plus de mensen van het wijkbureau, nu verschijnt u open en bloot in de pers en in samenwerking met het BPO.

Zo ken ik nog wel tientallen voorbeelden opnoemen het wordt gewoon doorgedrukt, wij als bewonersgroep zijn direct belanghebbende en worden dan buiten het overleg gehouden.

Niet de bijeenkomsten natuurlijk he, die avonden stellen natuurlijk niks voor.

Er moet veel beter gekeken worden naar alternatieven en een veel transparante overleg het is onze wijk wij mogen het zeggen.

U krijgt van deze a-mail ook een schriftelijke bevestiging die op uw kantoor afgegeven wordt.

En ik sluit me ook volledig aan bij Dorpsraad Groenekan--- Maartensdijk.enz.

vriendelijke groet,

Hopende op een beter overleg

28-09-2010

## 27. Dassenwerkgroep Maartensdijk

Bewonersavond Ring Utrecht 21 september 2010, De Dreef, Schooneggendreef 27 in Utrecht

Aan: De commissie MER en de verantwoordelijke bestuurders xxxxx xxxxx mede namens de dassenwerkgroep Maartensdijk  
Datum: 21 september 2010

1. Artikel 2 van de Flora-en faunawet luidt:
  1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.
  2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voorzover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd

**teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.**

- 1 De A27 begrenst en doorsnijdt leefgebieden (territoria) van burchtpopulaties van de das.
- 2 Het kort gehouden en voedselrijke grasland binnèn deze territoria vormt primair (het belangrijkste) voedselgebied van deze burchtpopulaties.
- 3 De Conventie van Bern en de Flora-en faunawet verbieden schadelijke ingrepen in deze leef-en voedselgebieden, zoals de verbreding van de A27.
- 4 Zeer waarschijnlijk kunnen de schadelijke effecten van de wegverbreding niet worden voorkomen door mitigerende ingrepen. Dit geldt met name voor de schadelijke effecten op de (primaire) voedsel functie.
- 5 In dat geval is voor de wegverbreding ontheffing vereist van de Flora-en faunawet.
- 6 Er bestaan andere ruimtelijke plannen voor hetzelfde dassenleefgebied die nog niet zijn gerealiseerd, maar waarvoor ontheffing van de Flora-en faunawet is verleend of moet worden aangevraagd wegens

schadelijke effecten op de functies van het gebied voor

de das.

8. De effecten van de wegverbreding en deze andere ruimtelijke ontwikkelingen tasten samen de functies van het dassenleefgebied aan. Zelfs zullen de afzonderlijke effecten elkaar zeer waarschijnlijk versterken.
9. Op grond van artikel 2 van de Flora-en faunawet bent u dus verplicht het samengestelde effect van al deze plannen te vermelden in zowel de MER als in de ontheffingsaanvraag Flora-en Faunawet.
10. Nadat ontheffing is verleend voor de (nog niet gerealiseerde) wegverbreding kunnen er nieuwe ontheffingsaanvragen worden ingediend voor andere ruimtelijke plannen in dit dassenleefgebied.
11. Op grond van het voorzorgsbeginsel uit artikel 2 van de

### **Flora-en faunawet dienen deze nieuwe aanvragers de**

gezamenlijke schadelijke effecten van de (nog niet

gerealiseerde) wegverbreding en andere ruimtelijke ontwikkelingen te vermelden in hun (eventuele) MER en in hun ontheffingsaanvraag. Ook hier treedt namelijk een samengesteld en mogelijk wederzijds versterkend

effect op.

12. Daarom bent u wettelijk verplicht hen van al deze plannen en schadelijke effecten op de hoogte te stellen.
13. Zeer waarschijnlijk is de enig geschikte manier om dit te bereiken het opstellen van een soortbeschermingsplan voor de (meta)populatie van de das tussen grofweg Utrecht en Hilversum, waarin u in elk geval aangeeft hoeveel (primaire) voedselgebied er nodig is voor een gunstige staat van instandhouding van de soort. Dit soortbeschermingsplan zou u dan onder andere ter beschikking moeten stellen aan de Dienst Regelingen van het ministerie van LNV, zodat deze dienst het kan gebruiken voor de toetsing van ontheffingsaanvragen.

## 28. Natuur- en Milieugroep Overvecht

### Commentaar op MER I e fase Ring Utrecht -NRU

Aan: MER-commissie Van: Natuur-en Milieugroep Overvecht (NMO)  
14 september 2010

De Natuur-en Milieugroep Overvecht reageert hiermee op de Samenvatting, het Hoofdrapport en het Achtergrondrapport van de MER I e fase Ring Utrecht van augustus 2010.

#### ALGEMENE OPMERKINGEN

-In de Samenvatting staat op p. 2 (Inleiding) dat milieu-en leefbaarheidsproblemen *in elk geval niet groter mogen worden*. Op p. 6 (Probleemanalyse) staat dat volgens de Startnotitie (2008) doel van inpassing/vormgeving o.m. is bij te dragen aan een *verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg*. In het Vierde Nationale Milieubeleidsplan staat geschreven dat het *reduceren van geluidhinder en verminderen van luchtvervuiling* beleid is. Op p. 22 van het Hoofdrapport is als omgevingsdoelstelling opgenomen "de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij[ ... ] bijdraagt aan een *verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg*. Concrete opgaven in dit verband zijn [ ... ] voorkomen dat geluidhinder verergert en luchtkwaliteit verslechtert." De NMO wil er op wijzen dat een *verbetering* iets anders is dan *voorkomen dat iets verergert/verslechtert!*

Men kan in de MER I e fase Ring Utrecht geen genoegen nemen met het niet verslechteren van geluidsoverlast en verergeren van fijnstofuitstoot. De NMO eist dat het doel van verbetering aangehouden wordt, omdat nu al de leefbaarheid langs de Ring (in ons geval de NRU) ernstig tekort schiet.

OOK op p. 22 (Hoofdrapport) wordt gezegd "dat voor veel effecten voor de omgeving het exacte ontwerp van maatregelen een sterk bepalende factor is." Dat betekent dat hier *niet* op bezuinigd mag worden. Onze vraag is of dit ook niet zal gebeuren gezien de budget-overschrijdingen, terwijl deze maatregelen in deze fase nog niet meegenomen zijn.

-Op p. 9 van het Hoofdrapport staat dat het voorkeursalternatief zo goed mogelijk antwoord moet geven op de problemen die het moet oplossen. "De maatregelen waarin het Voorkeursalternatief voorziet moeten ( ... ) praktisch uitvoerbaar [zijn] (in het licht van het beschikbare budget en vanuit technisch oogpunt)." Aan de eerste voorwaarde wordt niet voldaan: de vier alternatieven (die in deze MER-rapporten zijn vergeleken) overschrijden het projectbudget en dan is er nog geen rekening gehouden met de inpassing/vormgeving. Wat de tweede voorwaarde betreft: er zijn 'nog niet bewezen technische innovaties' nodig (bijvoorbeeld in de bak bij Amelisweerd) om de diverse problemen die zich voordoen afdoende te kunnen oplossen. Ook het 'bewijzen' of het nog nieuw ontwikkelen van technische innovaties kost geld en men gaat er erg makkelijk vanuit dat uiteindelijk de techniek alles kan.

-Doordat het onderliggende wegennet niet meegenomen wordt in alle afwegingen van de verschillende varianten, is het niet mogelijk de milieueffecten voor omwonenden goed in kaart te krijgen. Op deze manier is het niet mogelijk te beoordelen of de leefbaarheid in het gebied rond de weg verbetert. Hoe wil de Commissie MER hier een goede afweging kunnen maken?

-Een goede inpassing/vormgeving kost geld. Daar mag niet op beknipt worden omdat anders de verbetering van de leefbaarheid onhaalbaar is. Omdat al aangegeven wordt dat alle alternatieven het projectbudget overschrijden, zal dit betekenen dat dit onvermijdelijk ten koste zal gaan van goede inpassing/vormgeving en daarmee ten koste zal gaan van de leefbaarheid. (P. 66 Hoofdrapport: "De opgave [...] is dan ook te komen tot een pakket dat weliswaar ambitieus is, maar waarbij er ook een geloofwaardig perspectief (financiering) valt aan te geven.") Daarmee wordt zowel de doelstelling uit de Startnotitie (verbetering van de leefbaarheid) als die uit de MER 1<sup>e</sup> fase (leefbaarheidsproblemen mogen in elk geval niet groter worden) niet gehaald. Bovendien gaat een slechte inpassing ook ten koste van natuur en landschap. Wij kunnen hier niet mee akkoord gaan en we vragen hoe dit opgelost gaat worden.

-Er wordt uitgegaan van een toename van autoverkeer als gevolg van grote nieuwbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen. Deze toename wordt als onvermijdelijk gezien, maar deze mobiliteit is actief te sturen. Zorg voor een goed Openbaar Vervoersnetwerk voor de eerste huizen en bedrijven zijn opgeleverd; voer kilometerbeprijzing in.

-Op p. 19 van het Achtergrondrapport komt het project *Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht 2015-2030* aan de orde. Bereikbaarheid speelt hierbij een belangrijke rol. Een uitdaging voor het ontwikkelen van een goede Openbaar Vervoers fietsinfrastructuur. Automobilititeit is niet duurzaam.

-In de Verzameltabel op p.13 van het Achtergrondrapport blijkt dat de alternatieven (uitgezonderd de OV+++variant en de KvU) een (zeer) groot negatief effect hebben op natuurgebied en soorten en op landschap. Wij maken daarom bezwaar tegen deze alternatieven.

-Het valt op dat in het Achtergrondrapport in de tabellen de Kracht van Utrecht (KvU) niet voorkomt. Zo kan de KvU niet vergeleken worden met de verschillende alternatieven. In de Tweede Kamer is de *Motie Vendrik* (30 juni 2009) aangenomen waarin staat dat de KvU volwaardig meegenomen moet worden in de MER. Kosten en baten van de KvU moeten volledig doorgerekend worden zodat dit alternatief gelijkwaardig meegewogen kan worden. Waarom is de KvU niet uitvoerig meegenomen, en bijvoorbeeld niet in de (meeste) tabellen gepresenteerd in vergelijking met de andere varianten?

-Op p. 37: MMA "spoor 3": inpassingsuitwerkingen (verdiepte ligging, tunnels, overkappingen) die werkelijk bijdragen aan duurzame verbetering van de leefkwaliteit worden hier al afgeserveerd vanwege de kosten. Maar waarom mag alleen mobiliteit wat kosten, en leefbaarheid niet?

-Het hoofdstuk Natuur (p. 149) is *zeer onvolledig*. Het is goed om de effecten op Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur te bekijken. Maar voor omwonenden is vooral het groen in de stadsrand en de natuur om de stad van groot

belang. Dat belang wordt ook erkend door de diverse overheden. Juist het groen in de stadsrand komt door de diverse maatregelen onder druk te staan; in de natuur om de stad zal de overlast toenemen, terwijl het juist de bedoeling is dat de stadsbewoner hier tot rust kan komen. Waarom zijn de effecten op de parken en de natuur langs de snelwegen en in de wijken niet onderzocht?

-Enkele toevoegingen voor het hoofdstuk over soortenonderzoek (pp.157-165 van het Achtergrondrapport):

De *rugstreepad* (tabel 3-soort) zit op diverse plekken in het Noorderpark langs de NRU (Amersfoortcoördinaten 136-459, 136-460, 137-459, 137-460). De *groene glazenmaker* (tabel 3-soort): heeft op meerdere plaatsen in het reservaat Gagelpolder een populatie (coör. 136-461 , 136-460). Gegevens aanwezig bij Staatsbosbeheer, Vechtplassengebied. De *gevlekte witsnuitlibel* (tabel 3-soort): heeft sinds enkele jaren een populatie in het reservaat Gagelpolder (coör. 136-461, 136-460). Gegevens aanwezig bij Staatsbosbeheer, Vechtplassengebied.

-Op p. 167 van het Achtergrondrapport wordt aangegeven dat de barrièrewerking voor mens en dier in alle gevallen toeneemt, maar dat pas in de volgende fase gekeken wordt naar inpassingsmogelijkheden om de barrièrewerking te verminderen. De eis dat 'aantasting van natuur voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd' moet worden is in deze fase eveneens nog niet meegenomen. Is er in de volgende fase nog geld voor inpassingen, mitigerende ofcompenserende maatregelen, gelet op het feit dat het budget nu al overschreden wordt? Er wordt ook heel makkelijk gedaan over negatieve invloed op de natuur, omdat er toch gemitigeerd ofgecompenseerd wordt (p. 169 -hier over de EHS): voorkomen van aantastingen is verre te prefereren. Zo zijn -om slechts !!en voorbeeld te noemen gevlekte witsnuitlibellen niet eenvoudig te 'verplaatsen' en hebben ze een beschermd habitat dat niet makkelijk te verwezenlijken is.

-Het hoofdstuk Bodem & water (p. 171) van het Achtergrondrapport is *zeer onvolledig*. Er is nog nauwelijks onderzoek gedaan. In de tabel 'toetsingskader projectdoelstelling' (p. 173) wordt bij alle alternatieven aangegeven dat het 'waarschijnlijk niet voldoet'. Op deze manier is er onvoldoende informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen (centrale vraag voor de Commissie MER -Hoofdrapport p. 69). Gesteld wordt dat de alternatieven een gering effect op de waterkwaliteit zullen hebben. Hoe is tot deze conclusie gekomen? Er wordt verwezen naar de Kaderrichtlijn Water waaraan voldaan moet worden, maar waarom wordt zowel de chemische als de ecologische kwaliteit en de verwachte effecten daarop nergens besproken?

-Ook het hoofdstuk Landschap, cultuurhistorie en archeologie (p. 179) van het Achtergrondrapport is *onvolledig*. Alle alternatieven scoren negatief op effecten op de landschappen. Aandachtspunten etc. worden genoemd, maar pas in de 2e fase MER wordt hier iets mee gedaan. Dus ook hier geldt: er is onvoldoende informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het vaststellen van het voorkeursalternatief.

-Bij het verbeteren van de leefbaarheid rekent men op nog niet bestaande technische oplossingen. Daar is geen garantie op te geven dat dat gaat lukken!

-Op de laatste pagina van het Hoofdrapport wordt de vraag gesteld of de MER voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen meerekenen. Ons antwoord is NEE. Er is veel informatie nog niet of onvolledig aanwezig en waarom is de K vU in de tabellen niet terug te vinden?

-De NMO vindt de uitgangspunten van de studie van de Ring Utrecht (groei van het autoverkeer; dit oplossen met meer asfalt) verkeerd. Meer asfalt en betere doorstroming trekt meer auto's aan (zie p. 12 Samenvatting), zodat alles onherroepelijk weer vast zal komen te staan. Wij willen hier wijzen op de aanleg van de A27 en de bak van Amelisweerd, waarover in de jaren '70 -begin '80 zoveel te doen is geweest. Volgens RWS was deze aanleg noodzakelijk omdat hiermee de problemen zouden worden opgelost. Dat hebben we gemerkt... Hoe lang gaan we door met het aanleggen van nieuwe wegen / het verbreden van bestaande wegen? Hoeveel groen en woningen worden hier nog aan opgeofferd? Voor hoeveel omwonenden zal de leefbaarheid (verder) worden aangetast? Er zal uiteindelijk gekozen moeten worden voor andere oplossingen: -niet iedereen tegelijk in de spits (flexibele werktijden) - thuiswerken -samenrijden (in 90% van de auto's zit slechts een persoon -hier is heel veel te winnen, maar dat zal niet lukken met vrijblijvende maatregelen) -kilometerbeprijzing. Ligt politiek gevoelig, maar alle betrokkenen weten dat dit uiteindelijk ingevoerd gaat worden. ("Beprijzen van autokilometers heeft met afstand het grootste effect op de reductie van het autoverkeer." P. 12 Samenvatting) -een goed openbaar vervoer

*Meer asfalt aanleggen ten koste van leefbaarheid, groen en woningen waar dat uiteindelijk niet nodig zou zijn geweest als de juiste maatregelen getroffen zouden worden. is geen optie.*

De leefbaarheid van vele 10.000den inwoners van de Regio Utrecht wordt opgeofferd voor de automobiliteit van Nederland, voor de economische groei. Voortdurende groei is niet mogelijk: Dat gaat niet alleen ten koste van leefbaarheid, natuur en landschap in de regio Utrecht en in Nederland, we hebben met verstreckende, wereldwijde gevolgen te maken. Het wordt tijd andere wegen te gaan bewandelen.

-Een algemene opmerking tot slot: omwonenden van de betrokken infrastructuur moeten de mogelijkheid hebben om goed op de plannen te kunnen reageren.

*Onduidelijkheid in de tabellen en het meermaals ontbreken van een goede verklaring bij de tabellen werken hier niet aan mee.* Bovendien is gebleken dat de tabellen fouten bevatten, zie bijvoorbeeld de tabellen op p. 136 en 144 in het Achtergrondrapport (onder andere verschillende cijfers voor aantallen woningen binnen de 300 en binnen de 1000 meter-contour). Bewoners moeten er vanuit kunnen gaan dat alle berekeningen en tabellen kloppen. Evenals de MER-commissie natuurlijk. ..

#### OPMERKINGEN MET BETREKKING TOT DE NRU:

-Voor de NRU gaat men uit van 100 *kmlu*. Op p.143 van het Achtergrondrapport staat dat geluidsbelasting met name door bandengeruis veroorzaakt wordt. Hogere snelheden en toename van verkeer leiden tot een toename van bandengeruis en dus een hogere geluidsbelasting.



Het valt niet te rijmen: door de infrastructuurplannen zal het verkeer op de NRU toenemen en er mag 100 i.p.v. 70 km/u gereden worden, terwijl de geluidsbelasting Oln1aag moet (of in elk geval niet verslechteren mag). Stillere motors hebben geen effect op het bandengeruis; zwaardere auto's (die nemen in aantal toe: Z.g. SUV's en toename vrachtverkeer) hebben wel effect op het bandengeruis. Kortom: de lawaaioverlast zal toenemen. (Voor de gehele Ring Utrecht zal de geluidsoverlast dus toenemen (de leefbaarheidsproblemen verslechteren terwijl een eis is dat die *in elk geval niet groter mogen worden*), omdat verbreding meer verkeer aantrekt). De NMO pleit voor 80 km/u: dit is beter voor het milieu (vermindering van zowel de uitstoot als het lawaai) en zorgt voor een betere doorstroming. Handhaving en verlaging van de maximale snelheid geeft CO2 reductie.

Waarom valt er in de MER nergens een onderbouwing te lezen voor de keuze van 100 km/u terwijl er duidelijk milieunadelen aan kleven? Waarom zijn er in de MER geen berekeningen voor de effecten van het verhogen van de maximum snelheid op milieu en op doorstroming van het verkeer ten opzichte van handhaving van 80/70 km/u? Hoe kunnen op deze manier beide mogelijkheden vergeleken worden? Is bekend hoe bij ongelijkvloerse kruisingen -waarbij de voorkeur naar verdiepte ligging moet gaan gezien de leefbaarheidverbetering voor omwonenden (zie hierna) de beide snelheden uitpakken?

-Bij ongelijkvloerse kruisingen mag de weg *niet de hoogte* in gaan: dit zorgt voor een toename van lawaai en voor een onaanvaardbare visuele barrière tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark met de daarin gelegen forten van de Hollandse Waterlinie (Fort de Gagel en Fort Blauwkapel). Fort de Gagel wordt door Klopdiijk/KJopvaart verbonden met Fort de Klop aan de Vecht en een verhoogde kruising ter hoogte van Fort de Gagel veroorzaakt een visuele onderbreking hiervan. Al in de Startnotitie wordt gesteld dat "uitgangspunt bij sociale aspecten als sociale veiligheid, *visuele hinder* en barrièrewerking is dat de situatie bij aanpassing van de weg *niet mag verslechteren*" (p. 25).

Een verdiept tracé van de NRU bij kruisingen biedt de mogelijkheid van verbindingen voor voetgangers en langzaam verkeer tussen Overvecht en het Noorderpark, waaraan sinds de aanleg van het park grote behoefte bestaat. De verdiepte ligging maakt het ook mogelijk op de daartoe geschikte plaatsen, onder andere ter hoogte van Fort De Gagel -Klopvaart, ecologische verbindingen te realiseren voor zowel land- als ook watergebonden natuur. In het Achtergrondrapport staat aangegeven (p. 167) dat *de bestaande barrière bij opwaardering van de NR U versterkt wordt*. Dit is dus tegenstrijdig met het uitgangspunt uit de Startnotitie zoals hierboven geciteerd.

-In het Alternatief West en het Combinatie-alternatief (p. 59 Hoofdrapport) wordt de NRU opgewaardeerd tot autosnel weg met 2 x 3 rijstroken en komt er een verbinding tussen NRU en A12. Aan deze alternatieven kleven zoveel nadelen op zoveel punten dat deze terecht niet onder de Voorkeursrichting vallen. Wij willen de garantie dat deze alternatieven werkelijk definitief afvallen (de minister heeft al gezegd dat het Alternatief West eventueel na 2020 weer ter discussie kan komen te staan); de ervaring is dat weggestemde infrastructurele plannen na jaren weer op de politieke agenda verschijnen.

-Op p.128 van het Achtergrondrapport, hoofdstuk luchtkwaliteit: "Dichtbij de NRU liggen weinig woningen en luchtgevoelige bestemmingen." Dit is *pertinent onjuist!!* Op meerdere plekken staan dichtbij tot pal op de NRU tienhoogflats. Langs de NRU wonen enkele duizenden mensen! Het is bekend dat met oostenwind mensen met astmatische klachten, ook in flats verderaf gelegen en op de hogere verdiepingen, de ramen niet open kunnen hebben omdat de klachten dan verergeren! Er liggen meerdere (lagere) scholen (zeer) dicht op de NRU -het is bekend dat de gevolgen van fijnstof bij kinderen, bij wie de longen nog in ontwikkeling zijn, zeer groot zijn! Pal aan de NRU liggen de sportvelden van De Dreef: je lekker inspannen en diep ademhalen bij het sporten: lekker gezond ... "Hiermee kan gesteld worden, dat [ ...] de luchtkwaliteit marginaal verslechtert." (p.128). Er is hier geen sprake van *marginale* verslechtering, bovendien mag volgens de eigen doelen de situatie *niet verslechteren!*

-In de zuidoosthoek .van het Noorderpark, aan die zijden begrenst door de NRU, de Koningin Wilhelminaweg en de Eindhovendreef (verbinding A27 -NRU), ligt het nieuwe recreatiepark Ruigenhoekse Polder. Dit is bedoeld voor intensieve recreatie met ligweides, picnictafels, skatemogelijkheden, een moestuinencomplex, een dagcamping en dergelijke (deels nog in ontwikkeling). De recreant wordt hier, na uitvoering van de plannen met de Ring Utrecht, geconfronteerd met toenemende herrie en een slechte luchtkwaliteit. Dit zal betekenen dat recreatie in de Ruigenhoekse Polder slecht voor de gezondheid is (dat kan nooit de bedoeling zijn van een recreatiepark) ofdat de recreant deze plek zal mijden (wat evenmin de bedoeling is van dit park).

Voorkomen moet worden dat in de plannen de aansluitingen A27 -NRU -Koningin Wilhelminaweg met op-en afritten de overlast in het recreatiegebied de Ruigenhoekse Polder verergeren. Dit geldt natuurlijk eveneens voor bewoners in de omgeving van dit knooppunt (Blauwkapel, de zuidoosthoek van Overvecht). De oprit bij de Eindhovendreef-noord (het verlengde van de N423 en de Koningin Wilhelminaweg) dient te vervallen, dat wil zeggen geen toegang te krijgen tot N230. Groenekanners houden nog altijd twee mogelijkheden om de A27 te benaderen: een via afrit 30, Veemarkt! de Bilt en een via afrit 32, Maartensdijk|Bilthoven. De Koningin Wilhelminaweg dient de status van een erftoegangsweg te krijgen; gebeurt dit niet dan zal de KW-weg als een 4· baan van de A27 gaan functioneren; sluipverkeer is uit den boze en zorgt nu al voor grote overlast in de spits. Dit dient voorkomen te worden.

-Op p. 169 van het Achtergrondrapport wordt gesteld dat er nog geen uitgebreid onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten van de alternatieven op de grondwaterstromingen, omdat vopralnog uitgegaan wordt van realisatie van de alternatieven op maaiveldhoogte. De NRU krijgt ongelijkvloerse kruisingen. Kruisingen de hoogte in zijn onaanvaardbaar door toename van lawaai en visuele barrière naar het Noorderpark en de Forten. Onderzoek naar deze effecten zijn noodzakelijk.

-**In** het hoofdstuk Bodem en water (p.171) van het Achtergrondrapport worden aandachts,-zorg-en knelpunten aangegeven, maar het is verder nog niet goed onderzocht. M.b.t. de NRU is het Noorderpark zowel een zorg-als een aandachtspunt (tabel p. 175). Wat gaat hier vervolgens mee gedaan worden?

-Ook het hoofdstuk Landschap, cultuurhistorie en archeologie (p. 179) van het Achtergrondrapport is onvolledig. In de tabel op p. 183 bij de inventarisatie van aandachtspunten wordt de wens genoemd in Utrecht Noord de mogelijkheden voor woningen in de geluidswal te onderzoeken. Welke geluidswal, waar? Wat is het effect op het landschap? Op het groen in de stadsrand?

-Hoofdstuk 12 van het Achtergrondrapport over Ruimtelijke ontwikkeling (p. 200): bij de NRU-boog ter hoogte van de Maarsseveensche Plassen en Polder Buitenweg kan "door een (half)verdiepte of extra hoge ligging van de weg een open landschappelijke verbinding ontstaan tussen het landschap van de Vecht en Oud Zuilen en het waardevolle plassengebied" (p.208). Een extra hoge verbinding is een visuele landschappelijke barrière en verhoogt de lawaaioverlast. Dit is dus geen optie.

-P.208: "Als de NRU goed ingepast wordt, is dit een bijzonder kansrijke locatie voor nieuwe woningbouw op de rand van stad en landschap". Echter wel ten koste van. landschap en de groene stadsrand ...

Tot slot verwijst de 'NMO naar de reactie van de *Verkeerswerkgroep* van het *Bewonersplatform Overvecht*. .

## **Natuur-en Milieugroep Overvecht**

## 29. Volkstuinvereniging De Doordouwers

Betreft: zorg om MER 1e fase Ring Utrecht - NRU

Wij hebben met grote zorg kennisgenomen van de plannen voor de Ring Utrecht, (MER 1e fase Ring Utrecht).

De volkstuinvereniging de Doordouwers, gelegen aan de Gageldijk (parallel aan de ringweg langs Overvecht), biedt gelegenheid aan naar schatting 300 mensen om op regelmatige basis in de buitenlucht te vertoeven, lichaamsbeweging te hebben, gezonde onbespoten groenten en fruit te verbouwen en van de natuur te genieten. Het betreft voor ongeveer 80% mensen met een laag inkomen en voor een deel uit een achterstandsituatie uit de wijk Overvecht. Behalve de 300 mensen die er op geregelde tijden vertoeven genieten vrienden, familie en overige bezoekers (het terrein is open voor alle bezoekers van het Noorderpark) de gelegenheid van buitenlucht, beweging en natuur te genieten. Het sluit wat dat betreft heel goed aan bij het Noorderpark. De ervaring leert dat juist deze volkstuinen, waar ook veel mensen het verbouwen van voedsel met recreatie combineren (picknick, thee, bbq) ook allochtone families betreft in natuurbeleving. Er wordt vanuit de tuinen graag ook gewandeld, en alle leden hebben het broeden van een zwaan midden op het terrein met liefde gevolgd. Het middenterrein is bovendien als ecologische stapsteen ingericht met een paddenpoel en broedhoop voor ringslangen. Het terrein heeft een zeer gevarieerde flora (met o.a. beschermde zwanenbloemen en pijlkruid) en fauna (padden, ringslangen, puttertjes, buizerds en allerlei watervogels).

Onze vereniging vreest direct meer overlast van geluid, vervuiling en fijnstof als er meer verkeer over dit stuk van de ring gaat komen. De volkstuiniers, met tuinen variërend van 30m tot 400 meter van deze weg verwijderd, werken en recreëren grotendeels in de open lucht. Zij ondervinden direct hinder van meer geluid, stank en fijnstof. Ook vrezen we dat de kwaliteit van de veelal zonder gif of kunstmest verbouwde groenten achteruit gaat als er meer uitlaatgassen op ons terrein neerdalen. Verder vreest de vereniging aantasting van de ecologische kwaliteit.

Kort samengevat leidt meer verkeer tot:

- verslechtering van de kwaliteit van de buitenlucht, waarin onze tuiniers vertoeven;
- problemen voor tuinders met aandoeningen van de luchtwegen;
- achteruitgang van de kwaliteit van de groenten door vervuiling;
- vermindering van het recreatieve plezier door geluidsoverlast;
- achteruitgang van de kwaliteit van de ecologische situatie, in het bijzonder van de variëteit en rijkdom van flora en fauna

Wij willen er sterk op aandringen deze gevolgen te voorkomen en te investeren in

1. De overlast van de toename van autoverkeer waar mogelijk te beperken door het plaatsen van geluidswanden, of een overkapping die tevens plaats biedt aan kantoren, winkels en woningen.
2. Uitstekende voorzieningen op het gebied van vervangend vervoer (openbaar vervoer en fietspaden) in te richten. Daar heeft IEDEREEN baat bij omdat het voor IEDEREEN een vermindering van geluidsoverlast en luchtvervuiling betekent wanneer mensen hier meer gebruik van maken.

Met vriendelijke groet,

# 30. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

> Retouradres Postbus 1600 3800 BP Amersfoort

Ministerie van Verkeer en Waterstaat DG Mobiliteit, Wegen en  
Verkeersveiligheid Postbus 20901 2500 EX DEN HAAG

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap

Datum Betreft MER 1e fase Ring Utrecht

Geachte heer, mevrouw,

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om te reageren op het Milieueffectrapport '1e fase Ring Utrecht'. Ik verwijs hierbij tevens naar mijn reactie op de Startnotitie Ring Utrecht (kenmerk: RS-2008-1046).

In relatie tot hoofdstuk 10 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie' van het Achtergrondrapport wil ik opmerken dat de toetsingscriteria (van fase 1c) onvoldoende onderscheidend zijn om de effecten goed te kunnen beoordelen en de verschillende alternatieven te kunnen vergelijken. In de Richtlijnen voor het MER was ook aandacht gevraagd voor meer aspecten. Uitgaande van de bij de tabel behorende toelichting lijkt hier wel aandacht voor te zijn, maar uit de tabel met resultaten blijkt dit verder niet. Ik zou u willen verzoeken om de tabel op dit punt aan te passen, opdat de verschillende alternatieven afweegbaar worden.

Navolgend een aantal opmerkingen met betrekking tot de toetsingskaders Landschap en Archeologie en specifiek een aantal opmerkingen met betrekking tot de Nieuwe Hollandse waterlinie.

## *Landschap*

Voor het aspect Landschap is er een kwalitatieve beoordeling gedaan. Alle alternatieven worden als negatief (-) beoordeeld. Uit de toelichting blijkt echter niet op welke wijze deze kwalitatieve beoordeling heeft plaatsgevonden. Daarbij is het onwaarschijnlijk dat alle alternatieven een gelijke (negatieve) score zouden hebben. Uitgaande dat het Combi-alternatief een combinatie is van de alternatieven West en Oost, die beide negatief scores, zou het logisch zijn dat het alternatief Combi zeer negatief (--) scoort. Ik zou u willen verzoeken om zowel de toelichting alsook de tabel op dit punt aan te passen. Uit de toelichting zou moeten blijken naar welke aspecten er gekeken is en hoe er uiteindelijk tot de beoordeling gekomen is.

## *Archeologie*

Er is in het toetsingskader geen expliciet onderscheid gemaakt tussen enerzijds de verwachte archeologische waarden en anderzijds de bekende archeologische vindplaatsen. Daarnaast is in de tabel enkel het aantal terreinen vermeld dat aangesneden wordt door het betreffende alternatief. Om het effect op de

Smallepad 5 3811 MG Amersfoort Postbus 1600 3800 BP Amersfoort [www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)

**Onze referentie**

AWT/2010/519

benoemen maar het aantal hectares grond die geroerd zal worden.

*Nieuwe Hollandse Waterlinie*

Ik wil expliciet aandacht vragen voor de Nieuwe Hollandse waterlinie. Ook in het MER wordt regelmatig gesproken over de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is echter veel meer dan alleen de forten. Het is een samenhangend stelsel van forten, schootsvelden, inundatievelden, kleinere verdedigingswerken, groepsschuilplaatsen, waterwerken, loopgraven en tankgrachten om de meest voorkomende te noemen. Bij de beoordeling op het aspect Landschap zal hier dan ook uitdrukkelijk aandacht aan besteed moeten zijn. Het gaat dus niet enkel om het feit of de forten of de bijbehorende terreinen door de ingreep aangesneden worden, maar ook om het effect op de ruimtelijke, functionele en historische samenhang. Concreet wil ik hierbij aandacht vragen voor de omgeving van de forten aan de NRU en fort 't Hemeltje.

Er is in mijn ogen sprake van een essentiële tekortkoming. Vanuit de RCE kan ik dan ook niet akkoord gaan met dit MER. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Consulent, Planvorming en Ruimtelijke Ordening

## 31. Vrienden van Amelisweerd

### Reactie van de Vrienden van Amelisweerd op de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht

In de MER zijn twee doelstellingen opgenomen die dienen als aanleiding van de planstudie Ring Utrecht (pag 21 en 22 van het Hoofdrapport), voortvloeiend uit de Richtlijnen van de MER.

#### 1. Een bereikbaarheidsdoel

De aanleiding voor de planstudie Ring Utrecht is een verkeersprobleem. De doelstelling van de uit te voeren maatregelen is dit verkeersprobleem op te lossen.

#### 2. Een omgevingsdoel

In de Startnotitie (december 2008) is al aangegeven dat naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook een omgevingsdoelstelling relevant is voor maatregelen in relatie tot de Ring Utrecht: "Het doel is inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg."

De genoemde opgaven in dit verband zijn onder meer:

- voorkomen dat geluidhinder verergert en luchtkwaliteit verslechtert;
- ten aanzien van ruimtelijke structuur kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren;
- aantasting van natuur voorkomen, beperken of compenseren.

Hierna volgen een aantal argumenten waaruit blijkt dat **deze opgaven in de MER niet of in ieder geval zeer onvolledig zijn uitgewerkt en naar alle waarschijnlijkheid niet worden gehaald**.

1. In de MER is uitgegaan van de referentiesituatie in 2020. Dit is echter geen werkelijke referentiesituatie omdat hierin wordt uitgegaan van een autonome ontwikkeling waarbij in deze MER al is uitgegaan van een aantal infrastructurele ontwikkelingen (bijv. aanleggen van spitsstroken en extra rijstroken op het HWN in het plangebied en daarbuiten waarover deels de besluitvorming nog niet eens is afgerond, waardoor voor 2020 de capaciteit op het hoofdwegennet (met name de driehoek Amersfoort- Hilversum-Utrecht) bijna verdubbeld wordt. Daarom moet (nogmaals) als reële referentiesituatie die van 2010 worden gekozen, met een doorkijk naar 2020 en 2030.
2. In de MER zijn alleen de effecten op het hoofdwegennet (HWN) berekend. De effecten op het onderliggend wegennet (OWN) zijn daarentegen niet vermeld; dit betekent dat niet is meegenomen wat de consequenties zijn van de vergroting van de verkeersstroom die vanaf het HWN de stad ingaan, wanneer op het HWN "de sluizen worden open gezet".
3. In de analyse tot en met hoofdstuk 5.6, fase 1b is aangegeven dat de Kracht van Utrecht de grootste bijdrage levert aan het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren, maar dit alternatief is niet meegenomen fase 1c van de MER, waardoor niet berekend is wat de integrale milieueffecten en baten zijn van de Kracht van Utrecht.
4. Een integrale afweging van alle varianten inclusief het KvU-alternatief op basis van de OEI-aspecten evenals een Kosten Baten Analyse ontbreekt. In het rapport ontbreekt tevens een verantwoording van de wijze waarop op basis van de twee tabellen in hoofdstuk 5.6 de effecten van de beschouwde alternatieven, waaronder de KvU zijn gewogen (dimensies, criteria, gewichtsfactoren).
5. Als basis voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is gekozen voor alternatief Oost omdat dit qua milieueffect beter scoort dan alternatief West en/of Combi (pag. 65 en 66 hoofdrapport). Voor het MMA geldt dat de beste milieueffecten moeten worden meegenomen voor het hele plangebied en vanuit een integrale visie. In dat geval zou als MMA gekozen moeten worden voor bijvoorbeeld De Kracht van Utrecht (/KvU 2.0), in combinatie met sorteren en een duurzame weg (bijvoorbeeld de landtunneloplossing van Movares) over het volledige tracé van 4 kilometer van Lunetten tot Utrecht Noord.
6. In de MER is alleen gekeken naar de wettelijke normen voor lucht en geluid. Deze normen zijn geen garantie voor een goede gezondheid. De WHO geeft bijvoorbeeld voor fijn stof

richtwaarden op een factor twee strenger niveau, omdat bewezen is dat bij dit vervuilingsniveau al negatieve effecten optreden, in het bijzonder bij astmatici; kinderen kunnen door die vuile lucht zelfs astmatisch worden. Door toepassing van referentie 2010 (of 1992) zou aangetoond moeten worden in hoeverre het aantal woningen boven de norm als het aantal woningen boven de WHO-richtwaarden toeneemt of afneemt. Ook zou in dit verband de effecten moeten worden bezien van de alternatieven, inclusief de OV+++ variant en de Kracht van Utrecht op de gezondheid, zowel langs het HWN als langs het OWN. Relevant in dit geval is Provinciale Staten van Utrecht op 27 september met algemene stemmen een motie hebben aangenomen waarin het College van GS wordt verzocht zich blijvend in te zetten voor bovenwettelijke maatregelen ten behoeve van geluid en ruimtelijke inpassing.

7. In de MER is ten aanzien van prijsbeleid alleen een gering effect van alleen een basisheffing meegenomen voor de referentiesituatie 2020. Echter, er zijn talloze indicaties en wetenschappelijke onderzoeken dat prijsbeleid, inclusief een spitsheffing, een zodanig positief effect heeft op enerzijds de bereikbaarheid (middels de afname van motorvoertuigen en daardoor betere doorstroming) en ook op milieueffecten dat een robuustere vorm van prijsbeleid gerechtvaardigd is in de MER. Onlangs heeft ook het Planbureau voor de Leefomgeving in haar eerste gepresenteerde "Balans van de Leefomgeving" aangegeven dat minder files en een schoner milieu meer haalbaar zijn met een kilometerheffing voor wegverkeer dan het aanleggen van nieuwe infrastructuur.
8. In de analyse is alleen berekend wat de verkeerskundige effecten zijn van sorteren voor of in de knopen inclusief verbreding van de A 27 tot maximaal 2 x 7 rijstroken. Hiermee zouden de files kunnen worden opgelost. In de MER 1<sup>e</sup> fase zijn hiervan gedeeltelijk de milieueffecten meegenomen (zie 2). *Een extra, vijfde variant die wij hierbij opperen en die tot op heden niet onderzocht is, is de mogelijkheid van sorteren, voor of in de knopen, maar zonder de bak in Amelisweerd te verbreden* en door verlaging van de ontwerpsnelheid naar 80 km/u de rijstroken te versmallen. Dan passen alle rijstroken met gesorteerd verkeer erin, terwijl de capaciteit per rijstrook door het ontbreken van weefbewegingen veel hoger is. Verbreden is dan niet nodig. Vermoedelijk wordt de NoMo-norm na zo'n ontwerp niet meer overschreden. Eventueel kan een wat grotere kans op overschrijding van de NoMo-norm voor een beperkte tijd worden geaccepteerd, tot het flankerend beleid (schaalsprong OV/fiets, beprijzing zoals verder uitgewerkt in 'KvU 2.0' zijn volledige doorwerking heeft. Wellicht levert dit al een interessante winst op voor de doorstroming in de bak en is verbreden dan niet of nauwelijks nog nodig. Deze variant zou alsnog in de eerste fase moeten worden doorgerekend, waarbij tevens integraal de milieueffecten en baten worden onderzocht zoals verwoord in bovenstaande punten 3 en 4. Deze door ons geopperde "vijfde" variant vloeit voort uit de analyse van de Kracht van Utrecht 2.0, conclusie 12.

In een spoedbrief die op 30 augustus j.l. door de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd (SOESA) is verzonden aan het Utrechtse Verkeers- en Vervoersberaad heeft deze Stichting verzocht objectief en onafhankelijk door willen laten rekenen wat de wisselwerking is tussen de groei de komende tien jaar van het stedelijk, regionale en doorgaande verkeer in verschillende opties. Dit is tot dusverre niet mogelijk omdat de door het Rijk gehanteerde methodiek dit niet toelaat. De Stichting heeft daartoe verzocht met het nieuwe VRU-model te laten doorrekenen:

- wat de consequenties van de uitbreiding van het snelwegennet tot 2020/2025 zijn voor het stedelijke en stadsregionaal verkeer op het onderliggende wegennet, met inbegrip van het latente verkeer dat door de uitbreiding wordt opgeroepen.
- wat de consequenties zijn van De Kracht van Utrecht 2.0, een duurzaam samenhangend mobiliteitsnetwerk 2020-2030 (fiets-OV-auto-vrachtauto), opgebouwd vanuit de brede visie van de Mobiliteitsladder en de kansrijke elementen uit de KvU. De gegevens die uit de doorrekening van bovengenoemd netwerk komen, worden verwerkt in een (maatschappelijke) kengetallen-kosten-batenanalyse op hoofdlijnen. Deze analyse maakt (globaal) de maatschappelijke kosten en baten van beleidsvarianten inzichtelijk en wordt uitgevoerd conform de OEI-leidraad en de aanvullingen hierop.



Gisteren, op 27 september 2010, heeft de Stichting antwoord ontvangen van het UVVB. Het UVVB biedt aan een modelberekening uit te voeren met het VRU-model. In het licht van de cruciale keuzes op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling voor de Utrechtse regio is van het grootste belang dat deze doorrekening op een even faire als grondige en integrale manier geschiedt. Als dat het geval is, zal de afweging wellicht veel meer inzicht bieden in keuzes en effecten dan het thans in de MER gehanteerde methodiek. Wel is nog altijd onduidelijk op welke wijze effecten op het stedelijk en regionaal wegennet worden berekend. Het UVVB geeft toe dat hier hoe dan ook een leemte in bestaat. Dit blijft wat ons betreft hoe dan ook een even cruciaal als vanzelfsprekend afwegingscriterium.

Onze conclusie is dat de MER, zoals deze nu is uitgevoerd, niet voldoet aan de vooraf gestelde doelen.

- Het lost mogelijk in het kader van de autobereikbaarheid tijdelijk de filevorming lokaal tussen knooppunt Lunetten en Utrecht Noord op. Maar van geen der alternatieven zijn alle effecten –waaronder die in ruimtelijk en verkeerskundig opzicht- volledig uitgewerkt. De ‘Kracht van Utrecht’ is voortijdig in hoofdstuk 5 terzijde geschoven, waardoor geen integrale afweging van effecten, kosten en baten op relevante criteria heeft kunnen plaats vinden.
- De omgevingsdoelstellingen worden met de voorgestelde varianten in hoofdstuk 6 zeker niet gehaald. In de MER is niet uitgezocht wat de milieueffecten zijn (ook in cumulatief opzicht) van zowel de voorkeursrichting als een aantal alternatieven op het totale plangebied.

Dit betekent dat deze MER niet voldoet aan de in 2009 opgestelde Richtlijnen en de door VERDER zelf gestelde eisen. Er rest niets anders dan een verlenging van de MER fase 1 met medeneming van alle alternatieven, waarin ook andere modaliteiten dan alleen wegverkeer zijn uitgewerkt en waarin de milieueffecten en ruimtelijke effecten van al deze mogelijke maatregelen voor het gehele plangebied zijn uitgewerkt.

Een van de te onderzoeken varianten zou moeten zijn de hierboven geopperde vijfde variant (zie punt 8) tezamen met de inzichten, zoals verwoord in de Kracht van Utrecht 2.0 omdat dit als enige plan een integrale aanpak kent volgens de ‘Ladder van Verdaas’.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Voorzitter

Secretaris

Vrienden van Amelisweerd

Bijlage: KvU 2.0 (wordt separaat gemaild).

## 32. Stichting Rijnsweerd Utrecht, Utrecht

### Reactie van de werkgroep verkeer van de Stichting Rijnsweerd Utrecht op de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht

In de MER zijn twee doelstellingen opgenomen die dienen als aanleiding van de planstudie Ring Utrecht (pag 21 en 22 van het Hoofdrapport), voortvloeiend uit de Richtlijnen van de MER.

#### 1. Een bereikbaarheidsdoel

De aanleiding voor de planstudie Ring Utrecht is een verkeersprobleem. De doelstelling van de uit te voeren maatregelen is dit verkeersprobleem op te lossen.

#### 2. Een omgevingsdoel

In de Startnotitie (december 2008) is al aangegeven dat naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook een omgevingsdoelstelling relevant is voor maatregelen in relatie tot de Ring Utrecht: "Het doel is inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg."

De genoemde opgaven in dit verband zijn onder meer:

- voorkomen dat geluidhinder verergert en luchtkwaliteit verslechtert;
- ten aanzien van ruimtelijke structuur kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren;
- aantasting van natuur voorkomen, beperken of compenseren.

Hierna volgen een aantal argumenten waaruit blijkt dat deze opgaven in de MER niet of in ieder geval zeer onvolledig zijn uitgewerkt en hoogst waarschijnlijk ook niet worden gehaald.

1. Een referentie 2010 ontbreekt evenals de referentie 1992, waardoor onduidelijk is of door de voorgenomen plannen na aanleg in 2016 en/of 2020 de leefbaarheid t.o.v. voorgaande jaren verslechtert of verbetert.
2. In de MER zijn alleen de effecten op het hoofdwegennet berekend. De effecten op het onderliggend wegennet zijn daarentegen niet vermeld; dit betekent dat niet is meegenomen wat de consequenties zijn van de vergroting van de verkeersstroom die vanaf het HWN de stad ingaan, doordat op het HWN de sluizen worden open gezet.
3. In de analyse tot en met hoofdstuk 5.6, fase 1b is aangegeven dat de Kracht van Utrecht de grootste bijdrage levert aan het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren, maar dit alternatief is niet meegenomen fase 1c van de MER, waardoor niet berekend is wat de milieueffecten en baten zijn van de Kracht van Utrecht.
4. Een integrale afweging van alle varianten inclusief het KvU-alternatief op basis van de OEI-aspecten evenals een KostenBatenAnalyse (of KKBA, zoals vermeld in het figuur 1.3 van het hoofdrapport) ontbreekt. In het rapport ontbreekt tevens een verantwoording van de wijze waarop op basis van de twee tabellen in H 5.6 de effecten van de beschouwde alternatieven, waaronder de KvU zijn gewogen (dimensies, criteria, gewichtsfactoren).
5. In de analyse is alleen berekend wat de verkeerskundige effecten zijn van sorteren voor of in de knopen inclusief verbreding van de A 27 tot maximaal 2 x 7 rijstroken. Hiermee zouden de files kunnen worden opgelost. In de MER 1<sup>e</sup> fase zijn hiervan gedeeltelijk de milieueffecten meegenomen (zie 2). **Een extra, vijfde variant die wij hierbij opperen en die tot op heden niet onderzocht is, is de mogelijkheid van sorteren, voor of in de knopen, maar zonder de bak in Amelisweerd te verbreden** en door verlaging van de ontwerpsnelheid naar 80 km/u de rijstroken te versmallen. Dan passen alle rijstroken met gesorteerd verkeer erin, terwijl de capaciteit per rijstrook door het ontbreken van weefbewegingen veel hoger is. Verbreden is dan niet nodig. Vermoedelijk wordt de NOMO-norm na zo'n ontwerp niet meer overschreden, maar zondig moet een wat grotere kans op overschrijding van de NOMO-norm op lange termijn geaccepteerd worden. Wellicht levert dit al een interessante winst op voor de doorstroming in de bak en is verbreden dan niet nodig. Deze variant zou alsnog in de eerste fase moeten worden doorgerekend, waarbij tevens integraal de milieueffecten en baten worden onderzocht zoals verwoord in bovenstaande punten 3 en 4. Deze door ons geopperde "vijfde" variant vloeit voort uit de analyse van de Kracht van Utrecht 2.0, conclusie 12.

6. In de MER is alleen gekeken naar de wettelijke normen voor lucht en geluid. Deze normen zijn geen garantie voor een goede gezondheid. De WHO geeft bv. voor fijn stof richtwaarden op een factor twee strenger niveau, omdat bewezen is dat bij die vervuilingniveau al negatieve effecten optreden, in het bijzonder bij astmatici; kinderen kunnen door die vuile lucht zelfs astmatisch worden. Door toepassing van referentie 2010 (of 1992) zou aangetoond moeten worden in hoeverre het aantal woningen boven de norm als het aantal woningen boven de WHO-richtwaarden toeneemt of afneemt; alsmede wat de effecten zijn van de alternatieven, inclusief de OV+++ variant en de Kracht van Utrecht op de gezondheid, zowel langs het HWN als langs het OWN.
7. In de MER is uitgegaan van de referentiesituatie in 2020. Dit is echter geen representatieve datum omdat in de referentiesituatie wordt uitgegaan van de autonome ontwikkeling; echter in de autonome ontwikkeling bij deze MER is uitgegaan van een aantal infrastructurele ontwikkelingen (bijv. aanleggen van spitstroken en extra rijstroken op het HWN in het plangebied en in de aansluitingen op dit plangebied waarover deels de besluitvorming zelfs nog niet eens is afgerond, waardoor voor 2020 de capaciteit op het hoofdwegennet (m.n. driehoek A'foort- Hilv-Utr)) bijna verdubbeld wordt. Daarom moet (nogmaals) als referentiesituatie 2010 worden gekozen, met een doorkijk naar 2020 en 2030.
8. Als basis voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is gekozen voor alternatief Oost omdat dit qua milieueffect beter scoort dan alternatief West en/of Combi (pag. 65 en 66 hoofdrapport). Voor het MMA geldt dat de beste milieueffecten moeten worden meegenomen voor het hele plangebied en vanuit een integrale visie en daarvoor kan dus niet uitgegaan worden van alternatief Oost.
9. In de MER is ten aanzien van prijsbeleid alleen een gering effect van alleen een basisheffing meegenomen voor de referentiesituatie 2020. Echter er zijn talloze indicaties en wetenschappelijke onderzoeken dat prijsbeleid, inclusief een spitsheffing, een duidelijk positief effect hebben op enerzijds de bereikbaarheid (middels afname hoeveelheid voertuigen en daardoor betere doorstroming) en daarmee dus ook op de milieueffecten dat een robuustere vorm van prijsbeleid gerechtvaardigd is in de MER. Onlangs heeft ook het Planbureau voor de Leefomgeving in haar eerste gepresenteerde "Balans van de Leefomgeving" aangegeven dat minder files en een schoner milieu beter haalbaar zijn met een kilometerheffing voor wegverkeer dan het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

De conclusie is dat deze MER absoluut onvolledig is en daarom moet worden overgedaan waarbij een integrale afweging moet plaatsvinden van alle serieuze varianten waaronder de Kracht van Utrecht 2.0, waarbij alle milieueffecten dienen te worden onderzocht.

Namens de Stichting Rijnsweerd Utrecht,  
Werkgroep verkeer,

### 33. Stichting Milieuzorg Zeist e.o., Bilthoven

Aan Verder: Mobiliteit in Midden-Nederland  
Postbus 24094  
3502 MB Utrecht

Zeist, 28 september 2010

Betreft: Reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op MER 1e fase Ring Utrecht

Geachte mevrouw, mijnheer,

In het kader van Verder vinden er momenteel een viertal Planstudies plaats, waaronder die naar de zogenaamde Ring Utrecht. Teneinde de filezwaarte voor de Ring Utrecht op te lossen, zijn in het kader van de 'Startnotitie Ring Utrecht' een aantal alternatieven voorgesteld. Na de vaststelling van de richtlijnen 1e fase MER Ring Utrecht is een nader onderzoek naar de alternatieven opgestart, zowel verkeerskundig als naar de milieueffecten (fase 1a). Aangezien de gepresenteerde alternatieven uit de Startnotitie geen van allen - gegeven de normen uit de Nota Mobiliteit - een oplossing boden voor de (te toekomstige) verkeersproblematiek op de Ring (en/of aanvoerroutes) zijn in een soort tussenfase alsnog een aantal nadere alternatieven onderzocht (fase 1b). In deze fase zijn tevens de alternatieven OV +++ (initiatief BRU), als ook die van de 'Kracht van Utrecht (Vrienden Amelisweerd & NMU, 2009) - als onderdeel van het alternatief 'Niet verbreden' - meegenomen. Uit die tussenfase is uiteindelijk een Voorkeursrichting naar voren gekomen, te weten het Alternatief Oost, bestaande uit een tweetal subvarianten ('Sorteren in de knooppunten', Sorteren voor de knooppunten') die beide uitgaan van de verbreding van de bak bij Amelisweerd (inclusief een overkluizing), als ook een opwaardering van de NRU tot een 2x2 baansweg met een snelheid van 70 km/uur met ongelijkvloerse kruizingen. Uiteindelijk is in fase 1c het viertal mogelijke varianten van Alternatief Oost tezamen met een aantal andere kansrijke alternatieven (West, Combi) nader op hun effecten zijn beoordeeld. Thans ligt het 'MER 1e fase Ring Utrecht' ter consultatie aan overheden, maatschappelijke organisaties en burgers voor. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. maakt gaarne gebruik van de geboden mogelijkheid om een reactie op de 'MER 1e fase Ring Utrecht' te geven. Alvorens op een aantal specifieke thema's wordt ingegeven zal eerst een algemene reactie worden gegeven.

#### 1. Algemeen

In het algemeen kan worden gesteld, dat zowel het MER Hoofdrapport als ook het Achtergrondrapport een heldere opbouw kent, met ook een duidelijk onderscheid tussen de diverse fasen zoals deze tijdens de MER 1e fase zijn doorlopen, zodat ook voor derden is na te gaan hoe de uiteindelijke keuzen voor bepaalde alternatieven tot stand zijn gekomen. Ook wordt in de (bij de diverse thema's) gegeven tabellen helder aangegeven welke toetsingscriteria zijn onderzocht en welke meeteenheden daarvoor zijn gebruikt. Ook wordt aangegeven op welke achtergronddocumenten de diverse uitkomsten zoals deze uit de uitgevoerde thema-onderzoeken naar voren komen afkomstig zijn. Wel zijn deze achtergronddocumenten, zoals die m.b.t. o.a. geluid en ook lucht, helaas niet op de website van Verder ([www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)) geplaatst, zodat het voor derden ook moeilijk is te verifiëren of bijvoorbeeld de gebruikte verkeersmodellen (NRM voor HWN, VRU voor OWN) en met name ook de daarin invoergegevens wel juist zijn, dat ook omdat er de laatste tijd nogal veel discussie is over o.a. effectiviteit roetfilters (vracht)auto's, maar ook bijdrage zeezout aan fijnstof-concentraties. Ook al omdat veel kaartmateriaal kennelijk in de per thema opgestelde achtergronddocumenten zijn terug te vinden (o.a. contourenkaarten geluid en fijn stof, maar ook EHS-gebieden, etc.) en deze gegevens voor derden thans niet beschikbaar zijn, althans niet op de website, is het feitelijk voor derden dus ook niet mogelijk om te toetsen of het MER 1e fase - en feitelijk gaat het daar nu om - wel aan de daartoe op 18 mei 2009 vastgestelde richtlijnen voldoet.

Wat betreft de geboden inspraakmogelijkheid op de MER 1e fase, ook al is deze dan niet officieel, betreurt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het overigens, ook gezien veelheid aan gepresenteerde gegevens, dat in weerwil van het verzoek daartoe door betrokken milieu- en

bewonersgroepen, er uiteindelijk niet meer tijd is gegeven om tot zorgvuldig onderbouwde reacties te kunnen komen. Uiteindelijk had o.i. eenieder daar alleen maar zijn voordeel mee kunnen doen (zie in deze overigens ook aanbeveling tot consultatie in de 'Richtlijnen MER 1e fase, pag. 12).

Zoals ook in de MER 1e fase Ring Utrecht aangegeven, maakt de studie naar oplossing verkeersproblematiek voor de Ring Utrecht deel uit van diverse onderzoeken in de driehoek Utrecht, Hilversum en Amersfoort. Wat nu in de MER opvalt dat men in de zogenaamde 'Referentiesituatie 2020 (dus feitelijk het zogenaamde 'nulalternatief')' al bij voorbaat ervan uit gaat dat de andere initiatieven, zoals verbreding A-27/A1, verbreding A-28 en ook de beoogde uitbreiding van het Knooppunt Hoevelaken reeds zijn gerealiseerd. Duidelijk zal zijn, dat als de betreffende verbredingen/uitbreiding plaatsvinden, waarvoor de juridische procedures feitelijk nog moeten worden opgestart, dat dan de verkeersdruk op de Ring Utrecht alleen maar zal toenemen. Feitelijk geldt dat ook voor de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020, waarvan het ook gezien de huidige economische situatie overigens nog zeer onzeker is of de projecten zoals deze o.a. deel uitmaken van de Eindbalans NV Utrecht ook daadwerkelijk binnen planperiode tot uitvoering zullen komen. In die zin was het o.i. dan ook verstandig geweest om in de MER niet alleen van de 'Referentiesituatie 2020' (en die van 2030) uit te gaan, maar feitelijk ook als scenario de 'Referentiesituatie 2010/2015' mee te nemen teneinde tot een vergelijking van de alternatieven te komen op basis van de huidige situatie. Pas dan is het o.i. ook mogelijk om de echt duurzame alternatieven voor de alsmaar toenemende automobiliteit als het 'OV +++ (BRU)' en de 'Kracht van Utrecht (Vrienden van Amelisweerd & NMU, 2009)' daadwerkelijk zorgvuldig op hun merites te beoordelen<sup>1</sup>. Er kan immers niet bij voorbaat worden verwacht dat de betreffende alternatieven dé oplossing autoproblematiek Ring Utrecht kan vormen als men elders in de regio (en verder) de (auto)kraan maar wijd open (blijft) zet(ten).

Meer in het bijzonder valt het op dat in de zogenaamde 'Referentiesituatie 2020' het prijsbeleid niet als vast gegeven is opgenomen, maar alleen in fase 1b een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de zogenaamde platte heffing/basistarief (overeenkomstig het voorstel 'Anders betalen voor Mobiliteit') is uitgevoerd, terwijl uit de dienaangaande uitgevoerde gevoeligheidsanalyses feitelijk naar voren komt, dat een prijsbeleid, hoe marginaal feitelijk ook ingezet, wel degelijk een groot oplossend vermogen m.b.t. de automobiliteit heeft. In die zin had het o.i. dan ook voor de hand gelegen, dat ook de zogenaamde spitsheffing was meegenomen in de uitgevoerde berekeningen (zie overigens het bepaalde m.b.t. het prijsbeleid in de 'Richtlijnen MER 1e fase', pag. 37-38).

Wat verder in algemene zin opvalt, is dat in de zogenaamde tussenfase 1b weliswaar zowel het 'OV+++ als de 'Kracht van Utrecht' worden afgewezen, aangezien deze op basis uitgevoerde verkeersberekeningen voor bepaalde knelpunten en dan in het bijzonder die in het traject van de A-27 tussen Rijnsweerd en Lunetten onvoldoende verkeersoplossend vermogen hadden (zie o.a. het 'Achtergrondrapport', Resultaten Tabel verkeer, fase 1b op pag. 58), terwijl later uit kansen die gegeven alternatieven bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen, hoe je daar ook over kunt denken, naar voren komt, dat een hoogwaardig tangentieel netwerk van OV ter hoogte van bijvoorbeeld de A-12 zone, zoals dat ook deel uitmaakt van het alternatief 'Kracht van Utrecht', preluderen op ruimtelijke ontwikkelingen aan de randen van Utrecht (zie ook 'Achtergrondrapport', pag. 214). Daarnaast blijkt uit uitgevoerde gevoeligheidsanalyses m.b.t. prijsbeleid, dat ook een wezenlijk onderdeel is van de 'Kracht van Utrecht', zij het dat in het rapport MER 1e fase (helaas) alleen de platte heffing/basistarief is meegenomen in fase 1b, dat bij het alternatief: 'Oost, sorteren in de knooppunten, optimalisatie bestaande bak' wel degelijk vrijwel alle probleemtrajecten worden opgelost en er feitelijk slechts het lichte probleemtraject A-27 Utrecht Noord-Lunetten (avondspits) blijft bestaan én bij de overige 3 subalternatieven van het alternatief Oost zelfs alle knelpunten worden opgelost. Juist gezien de effectiviteit die van de in de 'Kracht van Utrecht (2.0)' opgenomen maatregelen uitgaat, zoals een stevig prijsbeleid

---

<sup>1</sup> Overigens is er recent de versie 'Kracht van Utrecht 2.0' verschenen, waarin een verdere nadere uitwerking en doorrekening van de in 'Kracht van Utrecht' voorgestelde alternatieven op het gebied van prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, OV plaatsvindt.

(push-maatregel) in combinatie met flankerend (H)OV (pull-maatregel), had o.i. dan ook mogen worden verwacht dat er in de fase 1c ook nadrukkelijk van bepaalde combinatie-alternatieven van mogelijke verkeersmaatregelen en maatregelen uit de 'Kracht van Utrecht' was uitgegaan. Daarbij kan dan bijvoorbeeld worden gedacht aan het alternatief waarbij wel het verkeer op het belangrijkste knelpunt op de Ring Utrecht, te weten de A-27 tussen Lunetten en Rijnsweerd, wordt ontvlecht, maar dat dat binnen de bestaande wegstructuur gebeurt, ook om aantasting omringende waardevolle natuur en landschap te voorkomen, terwijl daarnaast maximaal wordt ingezet op maatregelen uit de 'Kracht van Utrecht' om zoveel mogelijk mensen vanuit de auto tot meer duurzame vormen van vervoer (OV, fiets) te verleiden. Pas dan is het o.i. ook mogelijk om tot echt duurzame alternatieven, die ook (op termijn) probleemoplossend zijn te komen. Verder valt het op dat doordat de alternatieven 'OV+++' en ook de 'Kracht van Utrecht' feitelijk al in de tussenfase (dus fase 1b) heeft geschrapt, men deze later (dus in fase 1c) bij het bepalen van de milieu-effecten van de kansrijke alternatieven en dan in het bijzonder de te verwachten positieve effecten op zowel geluid als de luchtkwaliteit (inclusief CO<sub>2</sub> en dus het klimaat), ook ten opzichte van het zogenaamde 'Referentiesituatie 2020', niet volwaardig heeft meegenomen, terwijl dat o.i. toch overeenkomstig de motie die daartoe in de Tweede Kamer in 2009 is aangenomen had moeten. Zo had o.i. ook beter dan thans in de MER 1e fase het geval is inzichtelijk geworden wat, behalve de grootste vermindering van het aantal voertuigverliesuren (zie ook het 'Achtergrondrapport', tabel pag. 58-59), de (te verwachten) grootste positieve effecten van de betreffende alternatieven is.

Hoe een en ander ook zij, is in ieder geval is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening, dat ook in de MER 2e fase, waarin het voorkeursalternatief (inclusief subvarianten) nader specifiek zal worden onderzocht, in ieder geval ook de 'Kracht van Utrecht' als volwaardig (sub)alternatief, dient te worden meegenomen. Een van de (sub)doelstellingen van het MER is immers ook om behalve de verkeersproblematiek óók tot een verbetering te komen van de leefbaarheid in het gebied rond de weg (zie ook het 'Hoofdrapport', Omgevingsdoelstelling, pag. 22) en in die is het een gemiste kans als bij mogelijke maatregelen niet maximaal gebruik wordt gemaakt van die uit het alternatief 'Kracht van Utrecht 2.0'.

Zoals ook eerder al aangegeven worden met name in het 'Achtergrondrapport' weliswaar de milieueffecten sec op een overzichtelijke wijze in beeld gebracht (zie evenwel opmerking in bovenstaande m.b.t. beschikbaarheid achtergrondrapporten m.b.t. relevante thema's), ook al verschilt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wellicht met betrekking tot het gewicht dat aan bepaalde effecten moeten worden toegekend, maar wordt aan veel aspecten, tenminste als de richtlijnen daarbij nader in beschouwing worden genomen, o.i. toch onvoldoende aandacht gegeven. Dat men in de 1e fase bepaalde aspecten, mede afhankelijk van het onderscheidend vermogen van de toegepaste methodiek, meer kwalitatief dan kwantitatief toetst spreekt voor zich. Toch had men o.i. bepaalde aspecten nu al o.i. meer kwantitatief moeten beschrijven, teneinde te kunnen bepalen of bepaalde alternatieven al dan niet vanwege strijd met bepaalde wettelijke kaders aanvaardbaar moeten worden geacht. Dat geldt o.i. dan met name met betrekking tot de effecten op de natuur en landschap.

Zo blijft het wat de natuur betreft op basis voorliggende MER o.i. vooralsnog de vraag of de eventuele aantasting van het Natura-2000 gebied: 'Oostelijke Vechtplassen', zij het dat deze aantasting indirect is, namelijk vanwege stikstofbelasting, wel kan worden gemitigeerd (zie in deze ook: 'Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht', pag. 44, voetnoot 15). Verder is wat betreft de effecten op natuur alleen een zeer globale beschrijving van de natuureffecten gegeven, terwijl er op basis van de voorliggende alternatieven o.i. wel degelijk significante effecten op de EHS zijn te verwachten. Zoals ook in de richtlijnen aangegeven, dient er bij aantasting van de EHS overeenkomstig 'Spelregels EHS' een zogenaamde 'Nee, tenzij-toets' te worden uitgevoerd, die duidelijk moet maken of er al dan niet bij een voorgenomen activiteit een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken van de EHS plaatsvindt (zie ook 'Spelregels EHS, LNV, 2007). Zo maken immers zowel Amelisweerd, als ook de gronden in/nabij het landgoed Sandwijkstraat een integraal deel uit van de EHS (zie ook de Streekplankaart: 'Gebieden binnen de groene contouren', als ook kaart in het 'Achtergrondrapport', pag. 167) en had dus ook op basis van de richtlijnen mogen worden verwacht dat de effecten van de verschillende alternatieven op de betreffende gebieden ook expliciet waren aangegeven. Voorts moet ook de beschrijving van de effecten op soorten summier worden geacht, of althans zeer globaal. Zo komt o.a. de das zowel

in het oostelijk (nabij het landgoed Sandwijck) als ook in het noordoostelijk deel van het plangebied (Noorderpark, o.a. nabij Fort Ruigenhoek) voor en zal welk alternatief ook wordt gekozen naar verwachting het primaire voedselgebied van deze soort hoe dan ook worden aangetast. In die zin is het dan ook hier de vraag of daarvoor in/of nabijheid van het plangebied wel voldoende compensatie kan worden gevonden. Ook wordt er in de MER 1e fase niet tot nauwelijks in kwantitatieve zin ingegaan op de effecten van eventuele grondwaterverstoringen, aangezien men vooralsnog alleen van zogenaamde maaiveldalternatieven uitgaat. Maar het zal toch duidelijk zijn, dat bijvoorbeeld van verbreding van de bak bij Amelisweerd niet alleen grote risico's uitgaan, maar zeker als voor variant met nieuwe bak wordt gekozen<sup>2</sup>, er grote effecten zijn te verwachten, ook al gezien afhankelijkheid bepaalde grondwaterafhankelijk vegetatietypen (o.a. Iepenrijke Essen-eikenbos), zoals deze in en in de nabijheid van Amelisweerd voorkomen. Ook zullen eventuele toekomstige inpassingvarianten, zoals deze o.a. voor de NRU in het hoofdstuk 'Ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en ruimtebeslag' aan de orde komen (zie het 'Achtergrondrapport', hoofdstuk 12, pag. 207), zoals een verdiepte ligging van de NRU, ook al is dan gedeeltelijk (zie ook 'Voorkeursrichting'), mogelijk ook grondwatereffecten op aanwezige broekbossen en ook natte schraalgraslanden Noorderpark met zich meebrengen. Wat is gesteld over de mate van detaillering van de effectenbeschrijving voor de natuur, geldt o.i. feitelijk ook voor het landschap. Zo staat in de richtlijnen aangegeven dat de beschikbare informatie op een zogenaamde 'Landschapskwaliteitenkaart' zou moeten worden gepresenteerd, maar deze heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., m.u.v. enkele globale kaarten die ligging NHW, beschermde dorpsgezicht Haarzuilens en archeologische gebieden Leidsche Rijn aangeven (zie ook het Achtergrondrapport, figuren op de pag. 185 - 186) niet kunnen ontdekken. Zo is het feitelijk dus onmogelijk, ook gezien de in het gebied aanwezige landschappelijke waarden, zoals die van o.a. schootsvelden Forten Waterlinie, zichtassen landgoederen (o.a. Nieuw-Amelisweerd, Sandwijck, Haarzuilens, etc.), opbouw landschap Kromme Rijngebied, Noorderpark, Vechtplassengebied, Groene Hart, etc., tot een zorgvuldige analyse van effecten te komen. En dat terwijl er in met betrekking aanwezige landschapskwaliteiten vele rapporten beschikbaar zijn, zoals o.a. 'LOP Kromme Rijn +' m.b.t. opbouw en kernkwaliteiten Kromme Rijngebied, maar ook het nadere onderzoek van Bureau MUST naar relatie tussen Ring Utrecht en forten langs A-27 en NRU (zie ook het rapport: 'Ontwerpverkenning Linie en Ring Utrecht (Bureau Must, 2010)')'. In ieder geval was het ook goed als in de 'MER 1e fase' ook een helder beeld was gegeven van de naar verwachting noodzakelijke compenserende en ook mitigerende maatregelen (zie in deze overigens ook de richtlijnen (zie 'Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht, o.a. onder 6.3.7 m.b.t. richtlijn mitigerende maatregelen landschap)) en het niet alleen - in kader MMA en bij de beschrijving van de ruimtelijke kansen (zie het 'Achtergrondrapport, de hoofdstukken 2.5 en dan in het bijzonder de tabel op pag. 37 - 39, als ook hoofdstuk 12.5)<sup>3</sup> - was gebleven bij een zeer globale beschrijving van de mogelijke mitigerende maatregelen. Zonder een helder beeld van mogelijke locatiespecifieke compenserende/mitigerende maatregelen, al dan niet volgend uit relevant geachte wetgeving, alsmede het daarbij behorende kostenplaatje, is het o.i. immers onmogelijk om tot een zorgvuldige afweging van het voorkeursalternatief te komen.

Wat betreft het in de 'MER 1e fase' beschreven meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) valt het op dat feitelijk geen exacte beschrijving van het MMA plaatsvindt, maar dat dat kennelijk wordt doorgeschoven naar de 2e fase. Feitelijk worden alleen de suggestie gedaan om de Oost-alternatieven als basis voor het MMA te nemen en deze dan zo mogelijk in fase 2 overeenkomstig 3 verschillende ontwikkelingssporen uit te werken (zie voor nadere details ook het 'Achtergrondrapport', hoofdstuk 2.5: 'Meest Milieuvriendelijk Alternatief'). De vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is evenwel of hiermede wel is voldaan is aan eisen die aan MMA in de richtlijnen is gesteld (zie ook de 'Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht, hoofdstuk 4.2.6: Meest

---

<sup>2</sup> Als de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat op basis Achtergrondrapport goed interpreteert is in fase 1c het subalternatief/variant 'Sorteren in de knooppunten, gebruik bestaande bak' afgevalen, aangezien deze niet aan (Europese) normen voor veiligheid verkeerswegen voldoet (zie ook het Achtergrondrapport', passage op o.a. pag. 28), zodat feitelijk alleen de subalternatieven 'Sorteren in de knooppunten, verbreden bak', 'Sorteren voor de knooppunten' verbreden bak' én 'Sorteren voor de knooppunten', nieuwe bak' overblijven.

<sup>3</sup> Overigens wordt in het rapport: 'Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht' wel meer gedetailleerd ingegaan op met name 'Inpassingsmogelijkheden' van zowel verbreden huidige bak als aanleg nieuwe bak bij Amelisweerd.

milieuvriendelijk alternatief'), met name ten aanzien van de mate van concreetheid en op basis van welke selectiecriteria men tot keuze is gekomen. Zo is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er nog (steeds) niet van overtuigd, ook op basis van de in de MER 1e fase gepresenteerde gegevens, dat het alternatief de 'Kracht van Utrecht' niet de meest toekomstvaste en (dus) duurzame oplossing is om mobiliteitsproblematiek regio Utrecht (en verder) aan te pakken.

Wat de kosten betreft is duidelijk dat bij alle alternatieven, zoals deze in fase 1c zijn onderzocht, de voor de voorgenomen activiteiten gereserveerd maximale kosten, te weten 1.2 miljard, ruim worden overschreden. In die zin is het natuurlijk de vraag of er voor een zorgvuldige inpassing (met uitzondering dan van de verplichte compenserende en mitigerende maatregelen waarvoor bij de kostenberekening wel gelden - 10 % van de overige bijkomende kosten - zijn gereserveerd), waarvan in het MER 1e fase regelmatig wordt gesproken überhaupt nog wel financiële middelen beschikbaar zijn.

Mede in acht nemend hetgeen in het bovenstaande over de 'MER 1e fase Ring Utrecht' is gesteld, is (en blijft) de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening, dat de samenleving, ook gezien de Krediet- en Klimaatcrises, hoe dan ook voor totaal andere keuzen staat dan deze overeenkomstig de MER worden voorgestaan. O.i. is hoe dan ook op korte termijn een (volledige) transitie nodig, niet in de laatste plaats van de automobiliteit, ten einde tot een duurzame samenleving te komen. Dat moet o.i. ook in lijn worden geacht met de visie van de provincie Utrecht in haar 'Toekomstvisie Utrecht 2040', waarin zij aangeeft de provincie in 2040 geheel klimaatneutraal te willen laten zijn (zie o.a. 'Werkdocument Strategie (Provincie Utrecht, 2009)'). Juist met de ondersteuning van de 'Kracht van Utrecht', dat als een alternatief voor de aanleg van nieuw(e) asfalt/wegen kan wordt gezien, kan daartoe thans een krachtig signaal kunnen worden gegeven.

### **Specifieke aspecten**

Het zou thans te ver voeren, specifiek op alle aspecten die in de MER 1e Fase aan de orde worden gesteld nader in gaan. Toch wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor aantal aspecten nog bijzondere aandacht vragen.

### Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid

Op zich is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. verheugd dat men onder het thema Gezondheid (zie ook het 'Achtergrondrapport', hoofdstuk 7), mede op basis van de in het rapport 'Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht', uitgebreid ingaat op gezondheidsaspecten van de verschillende alternatieven. Duidelijk is dat de effecten-analyses die zogenaamde dosiseffect-relaties als grondslag hebben (zie o.a. het rapport: 'GGD richtlijn medische milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid (RIVM, 2008)') feitelijk een veel beter inzicht geven in de daadwerkelijke optreden gezondheidsaspecten van zowel de geluidsbelasting als de luchtkwaliteit dan de voorkeursgrenswaarde en zeker de maximaal toegestane grenswaarde (m.b.t. geluid) én grenswaarden (m.b.t. luchtkwaliteit) zoals deze in de Nederlandse wetgeving zijn verankerd. In die zin zouden o.i. dan ook eerder de uitkomsten zoals deze uit de vergelijking van de alternatieven met betrekking tot de gezondheidsaspecten (op basis van de zogenaamde GES-methode/PRISMA-methodiek) als basis voor de keuze van het voorkeursalternatief moeten worden genomen (zie ook hoofdstuk 7: 'Gezondheid', de tabellen op de pag. 135 (m.b.t. toetsing in fase 1 a), pag. 138 (m.b.t. toetsing in fase 1b) en die op pag. 143 (m.b.t. toetsing in fase 1c)) dan die onder de afzonderlijke thema's Geluid (hoofdstuk 5) en luchtkwaliteit (hoofdstuk 6). Wel moet daarbij worden aangetekend, dat in de tabel op pag. 143 (dus toetsing m.b.t. fase 1c) geen aandacht aan de alternatieven 'OV +++' en ook de 'Kracht van Utrecht' wordt besteed, terwijl op basis van de uitkomsten van de reductie van de automobiliteit die met name van de 'Kracht van Utrecht' uitgaat, zowel wat betreft de automobiliteit op het HWN als die op het OWN (zie ook het Hoofdstuk 3: 'Verkeer', de tabel op pag. 59), kan worden verwacht dat daarvan uiteindelijk de meest positieve effecten op de gezondheid zal uitgaan (zie overigens de tabel op pag. 138). Onduidelijk is voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wel waarom in de tabel op pag. 138 wordt aangegeven, dat de maatregelen zoals deze in de 'Kracht van Utrecht' zijn opgenomen slechts een beperkte verbetering voor lucht en geluid zouden betekenen, ook al om dat op pag. 141 is aangegeven dat het prijsbeleid zoals dat in de 'Kracht van Utrecht' is



opgenomen tot een stevige reductie van het aantal voertuigkilometers zal leiden en daarmee dus naar verwachting een stevige verbetering van lucht en geluid. Met betrekking de gehanteerde dosis-effectrelaties is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening dat de grens van 60 dB die nu in de tabel op pag. 143 voor de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting wordt aangehouden, feitelijk veel te hoog is, zeker voor woongebieden. Overeenkomstig de Milieukwaliteitsprofielen, zoals deze in veel gemeentelijke Milieubeleidsplannen voor onderscheiden categorieën van gebieden wordt aangehouden, wordt bijvoorbeeld voor 'Stedelijk woongebieden' een norm van 44-50 dB (basiskwaliteit) en 40-45 dB (ambitiekwaliteit) aangehouden (zie overigens ook het 'Milieubeleidsplan gemeente Utecht 2003-2008'), hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. een veel zekerder (boven)grens lijkt, zeker als het om de gezondheid gaat.

### Natuur en landschap

Onder het kopje: 'Algemeen' is hierover, mede op basis van de gegeven richtlijnen, al het een en ander opgemerkt. Meer in het bijzonder wil zij hier nogmaals benadrukken dat met name Amelisweerd in Nederland en zeker in Midden Nederland één van de weinige rivierkleibossen met een zekere omvang is, waaraan, o.a. vanwege de unieke paddenstoelenflora, zeer hoge waarden dienen te worden toegekend (zie overigens ook de beschrijving in het 'Achtergrondrapport', pag. 155). In die zin moet o.i. elke aantasting van dit bos onaanvaardbaar worden geacht. Voor zover men toch een verbreding van de bak beoogd, zal deze o.i. dan ook eerder in de richting van de sportvelden van Maarschalkeweerd dienen plaats te vinden, ook al zijn ook daar bepaalde natuurwaarden aanwezig. Dat een eenzijdige uitbreiding in de richting van de sportvelden plaatsvindt, die moeilijk verenigbaar zou zijn met risico's met betrekking waterafdichtende folie huidige bak zij dan maar zo.

Naast het landgoed Amelisweerd moet ook de natuur op het landgoed Sandwijck (gemeente De Bilt) van belang worden geacht. Overeenkomstig de figuur zoals deze in het 'Achtergrondrapport' op pag. 167 is aangegeven, zal tevens ten zuiden van dit landgoed een bepaald ruimtebeslag plaatsvinden ten behoeve van het Alternatief Oost, sorteren in de knopen. Nu zij er met name op dit landgoed in het kader van de Landinrichting Groenraven-Oost een relatief groot aantal maatregelen genomen om alhier tot een optimale structuur voor de EHS te komen, dat mede in relatie tot de ecologische verbinding die over het landgoed loopt en die uiteindelijk de biotopen uit het Noorderpark/Vechtplassen gebied moet verbinden met die uit het Kromme Rijngebied (zie ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden' (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2009)). Bovendien bevindt zich in het gebied zoals dat op de betreffende kaart op pag. 167 is aangegeven inmiddels ook een dassenburcht en verstoring door de (eventueel) voorgenomen activiteit van zowel de betreffende burcht (door geluid) als ook de het primaire voedselgebied dat hier voorkomt (door o.a. ruimtebeslag), moet o.i. dan ook niet uitgesloten worden geacht.

Verder is in de richtlijnen o.a. aangegeven, dat niet alleen directe effecten (door ruimtebeslag) zouden moeten worden aangegeven, maar ook de indirecte/graduële effecten, zoals bijvoorbeeld het effect van de geluidstoename op de in een bepaald gebied voorkomende vogels. Nu heeft men in met name het 'Achtergrondrapport' wel de vogelsoorten aangegeven die binnen o.a. de afgelopen 5 jaar binnen het plangebied voorkwamen en op de Rode lijst staan (zie ook tabel op pag. 163) en ook de toename t.o.v. de referentiesituatie van de oppervlakte natuur die t.g.v. de onderscheiden alternatieven extra door geluid (aantal hectaren met een geluidsbelasting groter dan 40 ha) zal worden belast (zie ook de tabel op pag. 165) op basis waarvan wel een beeld van het door geluid beïnvloede gebied kan worden verkregen en daarmee van de (toekomstige) kans dat bepaalde vogels daar in de toekomst al dan niet tot broeden zullen komen, maar zolang geen beeld wordt gegeven van soorten die thans binnen het betreffende beïnvloedingsgebied voorkomen is het o.i. moeilijk zo niet onmogelijk in te schatten of de effecten van de bij een bepaald alternatief behorende activiteit al dan niet strijdig moeten worden geacht met bijv. de wettelijke kaders uit de FFW, in casu Vogelrichtlijn<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Overigens is de eis van het aangeven van de daadwerkelijk effecten van een voorgenomen activiteit niet als richtlijnen in het rapport: 'Richtlijnen MER 1e fase Ring utrecht' opgenomen, maar zonder nader veldonderzoek is het toch onmogelijk om daadwerkelijke effecten te krijgen, mede in relatie tot de relevante wetgeving (o.a. FFW).

In ieder geval is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. duidelijk dat in de tabel zoals deze onderaan/bovenaan op pag. 153/154 is opgenomen m.b.t. effecten alternatieven op de natuur (fase 1a) er een onjuist beeld van die effecten wordt gegeven. Zo wordt o.a. aangegeven dat er bij geen van de in de fase 1a onderscheiden alternatieven een ruimtelijke aantasting van de EHS zal plaatsvinden, terwijl zeker bij het alternatief Halve ring, dat toch uitgaat van een verbreding van de A-27, er naar verwachting wel degelijk het EHS gebied bij Amelisweerd zal worden aangetast en mogelijk ook de EVZ langs de Kromme Rijn, tenzij op de betreffende plekken natuurlijk geen uitbreiding van het bestaande wegprofiel plaatsvindt. Verder is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. verbaast dat er in de tabel op de pagina's 165-166 die de effecten op de natuur van de kansrijke alternatieven in fase 1c aangeeft er voor het Alternatief Oost, Sorteren voor de knopen, slechts 2 ha voor de aantasting van de EHS is opgenomen, terwijl er toch ook bij deze variant de bak bij Amelisweerd zal worden verbreed of zelfs een geheel nieuwe bak zal worden aangelegd met een extra ruimtebeslag van 50 - 100 m breed.

Wat betreft het met de onderscheiden alternatieven gepaard gaande aantasting van het landschap, wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. hier nogmaals bijzondere aandacht vragen voor kwetsbaarheid gebieden, zoals deze met name aan de oost- en noordkant van Utrecht voorkomen (zie voor specifieke beschrijving overigens het 'Achtergrondrapport', de gegeven beschrijvingen op pag. 155 en in beperkte mate in hoofdstuk 10: 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'). Met name de gebieden aan de oostkant van Utrecht rondom 't Hemeltje, Amelisweerd, maar ook die van Sandwijck, waar behalve het landgoed ook de hier van oorsprong aanwezige slagenverkeveling nog duidelijk zichtbaar is, moeten o.i. uiterst kwetsbaar voor ruimtelijk ingrepen worden geacht. Hetzelfde kan feitelijk worden gesteld met het gebied zoals dat ten noorden van Utrecht voorkomt, te weten het Noorderpark/Vechtplassengebied, met o.a. zijn forten dicht bij de stad (ook wel als de 'Kraag van Utrecht' aangeduid), maar ook zijn unieke trilvenen. En ook al wordt de NRU dan in de beide alternatieven Oost, te weten 'Sorteren in de knooppunten' en 'Sorteren voor de knooppunten' niet tot snelweg gebombardeerd, ook een opwaardering tot een weg met snelheid van 100 gaat naar verwachting wel degelijk met een aanzienlijk groter ruimtebeslag gepaard en dus mogelijk een verlies van o.a. de Gageldijk en bovendien een navenant grotere uitstraling van de NRU naar de omgeving dan met de huidige 70 km weg het geval is. In die zin wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er voor pleiten hoe dan ook voor deze weg een maximum snelheid van 70 km aan te houden, niet alleen vanwege het geringere ruimtebeslag, maar ook doordat naar verwachting in dat geval de effecten van zowel geluid als luchtkwaliteit geringer zullen zijn, zowel m.b.t. woonwijk Overvecht als het aangrenzende natuur- en recreatiegebied van het Noorderpark. Wel deelt zij de mening, zoals ook in de MER 1e fase wordt aangegeven, dat een betere inpassing van de NRU ook volop kansen biedt, niet alleen wat betreft de inpassing van de langs of in de nabijheid van de NRU aanwezige forten (inclusief schootsvelden) van de NHW (o.a. fort de Gagel en fort Ruigenhoek), maar ook om het groen en recreatieve routes in de stad Utrecht beter te verbinden met die van het buitengebied (zie ook het eerder dienaangaande gememoreerde rapport van Bureau MUST). Wel zal bij het daartoe eventueel verdiept aanleggen van de NRU ook gekeken moeten worden naar effecten die dat op de binnen het Noorderpark o.a. aanwezige kwelgebonden natuur (o.a. natte blauwgraslanden) zal hebben.

### Ruimtelijke ontwikkelingen

In hoofdstuk 12: 'Ruimtelijke ontwikkelingen' wordt bijzondere aandacht voor de duurzame optie van de 'Duurzame weg (Movares, 2007)' gemist, terwijl deze variant toch mogelijk ook in bepaalde tracégedeelten kansen biedt om zowel tot verbetering leefomgeving wegen te komen als tegelijkertijd energie op te wekken (zie overigens ook het rapport: 'De duurzame weg A-27 (Movares, 2010)'), maar mogelijk heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daar overheen gelezen.

### **Conclusie**

Op zich worden in de 'MER 1e fase Ring Utrecht' de effecten van de onderscheiden alternatieven op een overzichtelijke wijze weer gegeven, maar toch voldoet het rapport o.i. niet aan de in een eerder stadium gegeven richtlijnen.

Wat betreft de MER 2e fase zou in ieder geval bepaalde effecten meer specifiek moeten worden uitgewerkt. Daarbij zou ook het alternatief 'Kracht van Utrecht 2.0' volwaardig moeten worden

meegenomen, hetzij als dé oplossing voor autoproblematiek, hetzij als integraal deel van het nog nader uit te werken voorkeursalternatief. Daarbij zouden ook veel meer dan in de MER 1e fase het geval is naar zorgvuldige inpassingsmogelijkheden moeten worden gekeken en een daadwerkelijke toetsing van eventuele subalternatieven aan wettelijke kaders (o.a. Natuurbeschermingswet, EHS, FFW) moeten plaatsvinden.

Hoogachtend,

Afzender: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.



## **Zuilense Ring: niets doen is geen oplossing!**

**De Milieu Effect Rapportage (MER) 1e fase van de planstudie Ring Utrecht is onlangs openbaar gemaakt. De planstudie houdt in een verbreding van de A12, een opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (N230) en een uitbreiding van de A27 aan de oostkant van de stad Utrecht met een overkapping (in de vorm van een 'natuurdak') van de A27 ter hoogte van Amelisweerd.**

**Bij de aansluiting van de Noordelijke Randweg op de A2 verandert niets: er komt geen klaverblad. Dat lijkt een goede oplossing. Voor de PvdA is dat onvoldoende. Als er geen maatregelen worden genomen voor de NRU worden de problemen voor Maarssen de komende jaren veel groter. Actie is geboden.**

Tijdens de informatiebijeenkomst in Maarssen op 23 september is het hoofdrapport MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht aan de orde gesteld. Voor Maarssen zijn vooral de toekomstplannen voor de Noordelijke Rondweg (NRU) en de aansluiting van de rondweg op de A2 belangrijk.

Tijdens de bijeenkomst werd nogmaals duidelijk dat:

1. De NRU loopt direct langs de woonwijk Zandweg Oostwaard en langs Boomstede, de Gageldijk en Bloemstede. De geluidsbelasting van de weg is nu al erg groot. Op sommige plaatsen in Zandweg Oostwaard wordt ruim boven 60 decibel dB[a] gemeten. Dit is nu al meer dan de 53 dB[a] die we voor Maarssenbroek hebben afgesproken.
2. Het inwoneraantal van de regio Utrecht gaat de komende jaren van 600.000 naar 750.000 inwoners, waardoor de randweg nog drukker wordt.
3. In de MER wordt gekozen voor de zogenaamde Oostelijke variant. Dit betekent onder meer dat er waarschijnlijk geen klaverblad komt op de aansluiting van de NRU op de A2.
4. De Westelijke variant, met het bijbehorende klaverblad, is echter ook nog niet definitief van de baan.

De keuze voor de Westelijke variant zou grote gevolgen voor Maarssen hebben.

1. Bewoners uit Boomstede en Zandweg Oostwaard die in grote getale aanwezig waren op de informatiebijeenkomst maken zich ernstig zorgen over deze variant en gaven aan nu al last van de verkoopbaarheid van hun huizen te hebben zolang er geen zekerheid bestaat dat deze Variant niet wordt gerealiseerd. De aanwezige gezagdragers lieten gelukkig weten de kans op de realisatie van de Westelijke Variant niet hoog te achten, maar konden geen garantie bieden.
2. Het is nu al een probleem om 's morgens Maarssenbroek uit te komen, dit probleem wordt alleen maar groter als er nog meer verkeerstoename komt en die komt er nu al zonder opwaardering. Omdat deze oprit vlak voor de A2 ligt, zijn hier het aantal verkeersbewegingen het hoogst en wordt de problematiek voor Maarssenbroek alleen maar groter. Het inweven zal tot steeds gevaarlijker situaties leiden.
3. Het ontstaan van files van de Gageldijk tot de A2 wordt weer eerder regel dan uitzondering.
4. Fijnstof, Maarssen heeft al een probleem met fijnstof, autoverkeer is een van de grootste veroorzakers van fijnstof. Milieustudies laten zien dat rondom de NRU de grootste overschrijdingen van normwaarden plaatsvinden. De maatregelen die in het verleden zijn genomen, het leggen van stil asfalt, zijn door de nog steeds groeiende druk van het autoverkeer, volstrekt onvoldoende. Overwogen moet worden de snelheid op deze weg op korte termijn naar 80 km per uur te brengen en een geluidsscherm aan te brengen.
5. De verbreding van de A2 van 3 naar 5 rijstroken heeft de uitstoot en de druk op Maarssen al onevenredig vergroot. Als je de NRU gaat opwaarderen naar een snelweg, verergert de huidige situatie, die al slecht is blijkt uit milieुरapportages.

**De PvdA Stichtse Vecht is van mening dat:**

1. De leefbaarheid voor de inwoners van Zandweg Oostwaard en Maarssebroek onevenredig onder druk staat en zonder ingrijpende maatregelen niet in stand kan worden gehouden.
2. Het geluidsniveau voor Boomstede en Zandweg-Oostwaard niet hoger mag worden dan 53 dBa, onder meer door een maximum snelheid van 80 km per uur in te voeren, in combinatie met een actief handhavingsbeleid.
3. Regelmatig metingen dienen te worden verricht om na te gaan in hoeverre de normwaarden van fijnstof en geluid worden overschreden.
5. De Westelijke variant in november 2010 bij de vaststelling van het voorkeurs-alternatief van tafel moet. Bewoners mogen niet langer in onnodige onzekerheid worden gelaten over hun toekomst.
6. De mogelijkheden om de aansluiting NRU en A2 ondergronds of overkapt te maken dienen op korte termijn te worden onderzocht op haalbaarheid.

Namens de PvdA Stichtse Vecht,

## 35. Stichting Klank Utrecht

LS.,

Naar ons idee betekent meer asfalt rond de stad, meer vervuiling, m.n. de geluidshinder zal toenemen voor de omwonenden.

Dat is erg ongezond: hartklachten, slaapstoornis, slechte concentratie ...

De Gezondheidsraad heeft er in 2006 al voor gepleit om meer werk te maken van de stilte.

<http://www.gezondheidsraad.nl/nl/adviezen/stille-gebieden-en-gezondheid>

Een deel van de Ringweg ligt naast het Noorderpark: maak er werk van dat het een stil gebied wordt.

"Wij gaan liever verder" op de fiets of met het openbaar vervoer.

## 36. Wijkcommissie Zandweg-Oostwaard, Maarssen

Secretariaat Buitenweg 307 3602 XC MAARSSSEN email : info@zandwegoostwaard.nl



Samenwerkingsverband Verder Mobiliteit Midden Nederland  
Maarssen, 26 september 2010

Betreft: Reactie van de wijkcommissie Zandweg Oostwaard op 1e fase MER Ring Utrecht  
t.b.v. de consultatieprocedure.

Uw referentie: Email : info@zandwegoostwaard.nl

Geachte lezer,

De wijkcommissie ZandwegOostwaard te Maarssen wijst u met de reactie in deze brief op een essentiële tekortkoming in het MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht. Het gaat om de verwaarlozing van het in de Startnotitie en de Richtlijnen vastgestelde omgevingsdoel dat de leefbaarheid in het gebied rond de weg zal verbeteren. Door deze tekortkoming:

- Zijn bepaalde alternatieven mogelijk niet ontwikkeld.
- Is het alternatief Kracht van Utrecht ten onrechte afgefallen in fase 1B van het MER.
- Zijn alternatieven onvolledig en niet voldoende objectief en evenwichtig beoordeeld.

De geconstateerde tekortkoming is ons inziens zo essentieel dat er een reële kans is dat er op termijn bestuurlijke besluiten worden genomen die geen recht doen aan de inhoud van de Startnotitie en de eisen zoals verwoord in de Richtlijnen. Dit maakt het noodzakelijk om (1) een uitgebreide aanvulling op te stellen op het MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht en om (2) aanvullende eisen op te nemen in de Richtlijnen voor het MER 2<sup>o</sup> fase.

Essentiële tekortkoming: omgevingsdoel verwaarloosd!

De essentiële tekortkoming betreft het feit dat er in het MER 1<sup>o</sup> fase niet is getoetst in welke mate de alternatieven voldoen aan de in de Startnotitie en Richtlijnen opgenomen omgevingsdoelen. Het betreft het doel om "de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg" (blz. 21 Richtlijnen). Gebaseerd op onze ervaring met m.e.r. procedures vinden wij dit zo'n essentiële tekortkoming, dat we er voor hebben gekozen om als wijkcommissie alleen en specifiek op dit aspect onze brief te richten. Het MER 1<sup>o</sup> fase bevat een groot aantal andere tekortkomingen, fouten en onduidelijkheden, maar die zijn ons inziens minder essentieel. Ze zullen waarschijnlijk niet tot wezenlijk andere alternatieven, effectbeoordelingen en/of bestuurlijke keuzes leiden. Bij de in deze brief beschreven essentiële tekortkoming is daar naar onze mening zeer zeker wel sprake van.

Verzoek aan initiatiefnemer(s) en Commissie MER.

Gelet op de ernst van de beschreven tekortkoming en onze maatschappelijke positie als vertegenwoordiger van ruim 5.000 bewoners verzoeken wij u dringend om:



- De essentiële tekortkoming op te (laten) heffen middels een aanvulling op het MER 1<sup>o</sup> fase.
- In de Richtlijnen voor het MER 2<sup>o</sup> fase het geformuleerde omgevingsdoel expliciet te herhalen, inclusief de richtlijn om voor alle alternatieven en varianten te toetsen wat de effecten zijn ten opzichte van de huidige geluidsoverlast en luchtkwaliteit<sup>1</sup>.
- Ons een onderbouwde en volledige reactie te sturen, waarin u beschrijft op welke wijze u omgaat met de door ons geconstateerde essentiële tekortkoming. Hoewel wij ons realiseren dat u niet verplicht bent om in deze fase te reageren op onze reactie, zijn wij zoals aangegeven wel van mening dat de betreffende tekortkoming echter zo essentieel is, dat wij dit punt de komende jaren zullen blijven benadrukken. En dus ook bij de formele inspraakprocedure voor de 2<sup>o</sup> fase van het MER (wanneer het wel verplicht is om een reactienotitie op te stellen) telkens op dit punt zullen wijzen.

Een nadere toelichting op de geconstateerde essentiële tekortkoming treft u hieronder aan.

#### Richtlijnen MER 1<sup>o</sup> fase

In de richtlijnen voor het MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht is het volgende opgenomen (blz 21, onderstreping door ons):

“Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg”.

In relatie hiermee is voor luchtkwaliteit het volgende opgenomen in de richtlijnen (blz. 41, onderstreping door ons):

“De MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief”.

Voor geluid is het volgende opgenomen (blz.40, onderstreping door ons):

“Met betrekking tot de geluidbelasting voor de te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar)”

#### Toetsing MER 1<sup>o</sup> fase aan de Richtlijnen

Voor de beschouwde alternatieven zijn in het MER een groot aantal (modelmatig berekende) kwantitatieve effecten opgenomen. Een voorbeeld hiervan is het aantal geluidsbelaste woningen met een geluidsbelasting >48 dB. In een aantal gevallen is beschreven of de uitkomsten voldoen aan een bepaald toetsingsniveau (uitkomst: ja of nee). Waar dit het geval is, betreft het de volgende toetsingsniveaus:

- De huidige situatie (2008)<sup>2</sup>: In 0% van de gevallen zijn de effecten voor lucht, geluid of gezondheid getoetst aan de huidige situatie. Gelet op bovengenoemde citaten uit de Richtlijnen had dit nadrukkelijk wel moeten gebeuren voor alle relevante criteria.
- De referentiesituatie (2020). In ongeveer 20% van de gevallen is getoetst of er sprake is van een verbetering t.o.v. de referentiesituatie. In ongeveer 30% van de gevallen is getoetst of er sprake is van een verslechtering t.o.v. de referentiesituatie. Ons inziens vragen bovengenoemde citaten niet om een toetsing t.o.v. de referentiesituatie maar (ook) om een toetsing t.o.v. de huidige situatie (2008). Door autonome groei van het wegverkeer is er in 2020 immers sprake van meer geluidsoverlast dan in de huidige situatie (2008).

<sup>1</sup> Met huidige situatie wordt het jaar 2008 bedoeld. Toen is de Startnotitie verschenen met daarin de belofte dat de leefbaarheid zou verbeteren.

<sup>2</sup> Met huidige situatie wordt het jaar 2008 bedoeld. Toen is de Startnotitie verschenen met daarin de belofte dat de leefbaarheid zou verbeteren.





- De wettelijke norm. In ongeveer 50% van de gevallen is als toetsingsniveau de wettelijke norm gehanteerd. Het is uiteraard goed om te toetsen of alternatieven voldoen aan de wettelijke norm. De uitkomsten van deze toetsing zijn bepalend voor met name de omvang van eventuele noodzakelijke mitigerende maatregelen. Er moet immers aan de wettelijke normen worden voldaan (eventueel na mitigatie). Dit toetsingsniveau geeft echter absoluut geen uitsluitel of er overall sprake is van de beloofde verbetering van de leefbaarheid zoals verwoord in de Richtlijnen. Daarnaast geldt dat er ook onder de wettelijke normen sprake is van wezenlijke milieueffecten zoals hinder (geluid) en vroegtijdige sterfte (luchtkwaliteit).

Duidelijk is dus dat er voor geen enkel leefbaarheids criterium bepaald is in welke mate de alternatieven voldoen aan de vastgestelde omgevingsdoelstelling (geluid en luchtkwaliteit). Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de bereikbaarheidsdoelstellingen, waarbij dit wel is gebeurd. In de zeer bepalende fase 1B van het MER hebben de omgevingsdoelen bijvoorbeeld geen enkele rol gespeeld bij de beoordeling (en vervolgens het laten afvallen) van alternatieven. De Alternatieven OV+++ en Kracht van Utrecht zijn hiervan 'het slachtoffer' geworden. Deze twee alternatieven zijn op basis van een toetsing op alleen bereikbaarheidsdoelstellingen afgevallen. Deze alternatieven scoren echter wel heel goed op de leefbaarheids criteria. Dit in tegenstelling tot de overige (weguitbreidings-)alternatieven, die geen van allen resulteren in de beloofde (gebiedsdekkende) verbetering van de leefbaarheid.

De omgevingsdoelen zoals opgenomen in de Startnotitie en de Richtlijnen maken het noodzakelijk om, bij dergelijke essentiële stappen in het MER, ook de omgevingsdoelen te betrekken. Dat had ons inziens moeten gebeuren door te toetsen in welke mate de alternatieven voldoen aan de vastgestelde omgevingsdoelen voor lucht, geluid en gezondheid.

#### Aanvullingen en Richtlijnen 2<sup>o</sup> fase MER

Wij zijn van mening dat er aanvullingen op het MER 1<sup>o</sup> fase noodzakelijk zijn om het milieubelang werkelijk een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming. Tevens betreft het wezenlijke punten voor een opname ervan in de Richtlijnen voor het MER

2<sup>o</sup>

fase:

- Een gedetailleerde berekening of met behulp van een concrete uitwerking van de alternatieven (waaronder het voorkeursalternatief), kan worden voldaan aan de doelstelling dat de leefbaarheid verbeterd. In paragraaf 7.2 van het Achtergrondrapport is hierover nu het volgende opgenomen:  
"in de tweede fase wordt gedetailleerd berekend of met de concrete uitwerking van het Voorkeursalternatief aan de normen op het gebied van geluidsbelasting en luchtkwaliteit voldaan kan worden".  
Toetsing aan zowel de huidige milieueffecten, als óók aan de normen, is ons inziens een minimale vereiste om invulling te kunnen geven aan het in de Richtlijnen beschreven omgevingsdoel m.b.t. verbetering van de leefbaarheid. Middels het nemen van eventuele mitigerende maatregelen, al dan niet in meer regionaal verband zoals het NSL, moet immers te allen tijde aan wettelijke normen worden voldaan. Met een toetsing aan alleen de normen wordt (1) niet voldaan aan de milieudoelstelling én (2) dreigt het milieubelang geen rol bij de besluitvorming te spelen, omdat altijd moet worden voldaan aan de normen na mitigatie en de milieucriteria hierdoor geen onderscheidend vermogen hebben.
- Kaarten met daarop de een ruimtelijke verdeling van de berekende effecten. Uit deze kaarten zou duidelijk moeten blijken wat de omvang is van de effecten (situatie2020)de



verandering t.o.v. de huidige situatie (2008) en de verandering t.o.v. de referentiesituatie (2020). Dergelijke kaarten zijn nu niet opgenomen.

- Tabellen met de hierboven genoemde aspecten.

Ten slotte

Het omgevingsdoel om de leefbaarheid te verbeteren is óók opgenomen in de Startnotitie zoals die door de initiatiefnemer(s) is opgesteld. Voor heel veel mensen rondom de Ring Utrecht, waaronder ook wij, was dit destijds de aanleiding om niet in te spreken op de Startnotitie. Indien wij toen ook maar enigszins hadden vermoed dat bij het opstellen van het MER 1<sup>e</sup> fase, het helder geformuleerde omgevingsdoel m.b.t. de leefbaarheid zo matig zou worden ingevuld, dan hadden wij zeker op dat punt ingesproken op de Startnotitie. Wij zijn er van overtuigd dat dit ook voor heel veel andere mensen geldt.

Uiteraard zijn wij graag bereid om bovenstaande essentiële tekortkoming nader toe te lichten. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer xxxxx , secretaris van de Wijkcommissie ZandwegOostwaard (contactgegevens zijn opgenomen in het briefhoofd van deze brief).

Hoogachtend,

Een kopie van deze reactie verzonden wij aan: Commissie voor de milieueffectrapportage College B&W gemeente Maarssen Gemeenteraad Maarssen Natuur en Milieufederatie Utrecht Bewonersplatform Overvecht

## 37. Fietsersbond afdeling Houten, Houten

aan College van Gedeputeerde Staten van Utrecht  
Postbus 80300 3500 TH  
Utrecht

Houten, 22 september 2010

Betreft: zienswijze op Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER/ Herijking alternatieven ontsluiting Houten

Geacht college, Wij hebben als Milieuwerkgroep Houten en Fietsersbond Houten kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER/ Herijking alternatieven ontsluiting Houten. Gaarne geven wij onze zienswijze op deze nota die wij hier kortweg Herijkingsnota SaltoA12 zullen noemen.

### **1. Inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé terugtrekken**

In de Herijkingsnota SaltoA12 houdt u vast aan het besluit inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé. Er ontstaat daardoor een onduidelijke situatie over de vraag hoe straks de resultaten van de herijking beoordeeld moeten worden. In de Herijkingsnota staan weliswaar kwalitatieve criteria voor de beoordeling van alternatieven, maar er zijn geen criteria aangegeven voor de heroverweging van het Rijsbruggerwegtracé zelf. Er wordt onverdroten verder gegaan met het MER voor het inpassingsplan.

*Ons standpunt: Wij zijn van mening dat het bestuurlijk onjuist is dat de procedure met het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé wordt voortgezet. Het is niet terecht dat lokale bevolking en gemeentelijke vertegenwoordigers maar moeten afwachten of u in redelijkheid een ander besluit gaat nemen. Wij dringen daarom erop aan dat u alsnog de bereidheid toont om het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé in te trekken.*

### **2. Volg geen procedure om geld weg te zetten**

Opvallend is dat u zelf ook toegeeft een ongelukkige procedure te volgen gegeven de volgende opmerking: "Idealiter dient eerst de bovengenoemde vraag [van de herijking] te worden beantwoord voordat tot nadere uitwerking wordt overgegaan van het voorkeursalternatief dat uit de herijking van de alternatieven volgt." Als verklaring waarom u vasthoudt aan het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé geeft u "redenen van tijdwinst", maar de werkelijke reden heeft te maken met het aflopen van de beschikbaarheid van BORGelden.

*Ons standpunt: Het lijkt ons onjuist dat het inpassingsplan Rijsbruggerweg-tracé kan blijven bestaan puur vanwege de mogelijkheid om geld op te maken. Er zijn in deze tijden wel betere manieren om overheidsgeld uit te geven, en er zijn plannen die beter zijn voor het milieu en op meer draagvlak kunnen rekenen. Het motief van geld mag volgens ons geen reden zijn om maatschappelijk draagvlak en een goede inhoudelijke en bij de tijd zijnde afweging van belangen onder druk te zetten.*

### **3. Integrale afweging met alle verkeers- en vervoersopties Ring Utrecht**

In de Herijkingsnota SaltoA12 is een kapstok te vinden voor een beter en meer integraal afgewogen besluit waar er staat: "in dit deel wordt onderzocht of het Rijsbruggerwegtracé ook de voorkeur heeft als rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen rond Planstudie Ring Utrecht". Uiteraard is het een goede zaak dat naar alternatieven wordt gekeken. Onder meer wordt voorgesteld de aansluiting Utrechtseweg-A27 te onderzoeken, een alternatief dat eerder al in een vroeg stadium van SaltoA12 was afgevallen.

*Ons standpunt: Wij vinden dat u door opnieuw te kijken naar alternatieven in de Herijkingsnota SaltoA12 een stap vooruit zet. De argumentatie om de planstudie Ring Utrecht bij de analyse van verkeersstromen te betrekken juichen wij toe. Echter wij wijzen erop dat deze analyse dan ook **alle** beschikbare plannen in de Ring Utrecht moet bevatten, dus ook de Kracht van Utrecht versie 2.0 en de daarin gekozen geïntensiveerde inzet van fiets en openbaar vervoer.*

#### **4. Ontweven leidt tot meer alternatieven**

De Herijkingsnota SaltoA12 gaat slechts summier in op het alternatief van de aansluiting Utrechtseweg/N409 op de A27. Deze variant staat op achterstand ten opzichte van andere alternatieven. Gegeven het belang en de voordelen van ontweven van verkeer, die in de planstudie Ring Utrecht naar voren zijn gebracht, is het redelijk ervan uit te gaan dat de uitwerking van deze variant verkeerskundig en ontwerp-technisch gezien extra veel aandacht zal moeten krijgen. Opvallend is dat hiermee in de planstudie Ring Utrecht (nog) geen rekening wordt gehouden.

*Ons standpunt: Wij pleiten ervoor dat een aparte studie wordt gedaan naar de mogelijkheden van de aansluiting Utrechtseweg/A27 met verschillende opties voor ontweven. Wij lichten dit graag mondeling toe. Ook vinden wij dat in de Herijkingsnota goed moeten worden onderzocht hoe combinaties van alternatieven kunnen gaan werken, zoals Utrechtseweg/A27 gecombineerd met de aansluiting De Staart/A27, of verbetering N409 gecombineerd met de uitvalsroute vanuit Houten naar het oosten via de Burgweg/N410. Deze planvarianten moeten in het vervolg van Ring Utrecht worden meegenomen.*

#### **5. Verbetering leefmilieu voorop zetten**

Zowel door de provincie (in het kader van Utrecht 2040) als door de gemeente Houten (Milieubeleidsplan 2010-15 met ambities tot 2040) worden integrale visies ontworpen voor de lange termijn. Deze voorzien in belangrijke transitie op duurzame energie en verbetering van het leefmilieu.

*Ons standpunt: Wij vinden dat zowel de Herijkingsnota SaltoA12 als de planstudie Ring Utrecht zich ernstig rekenschap moet geven van deze lange-termijnvisies. Ze betekenen ons inziens dat er zo snel mogelijk een trendbreuk moet komen, die leidt tot:*

- *vermindering van uitstoot van broeikasgassen (wellicht het allerbelangrijkste)*
- *vermindering van geluidsoverlast door verkeer*
- *vermindering van uitstoot van fijnstof*
- *efficiënter gebruik van de schaarse ruimte voor onze behoefte aan mobiliteit. Daarom ook pleiten wij ervoor de mobiliteitsladder (zevensprong van Verdaas) op SaltoA12 toe te passen. Volgens deze aanpak wordt getracht het mobiliteitsprobleem eerst met de minst ingrijpende maatregelen op te lossen, en pas in allerlaatste instantie door nieuwe infrastructuur.*

*Ten slotte verzoeken wij u pas een besluit over de Herijkingsnota SaltoA12 te nemen als duidelijk is wat het effect zal zijn van de situatie met verbeterd OV en de nieuwe spoor-stations in Houten.*

Tot een nadere toelichting zijn wij gaarne bereid. met vriendelijke groet, namens Milieuwerkgroep Houten Fietsersbond afd Houten, Houten Houten (tel xxxxxxxxxx) xxxxxx [houten@fietsersbond.nl](mailto:houten@fietsersbond.nl) cc gemeentebestuur en raden van Houten en Bunnik; bureau VERDERp/a Rijkswaterstaat

## 38. Milieuwerkgroep Houten, Houten

aan College van Gedeputeerde Staten van Utrecht  
Postbus 80300 3500 TH  
Utrecht

Houten, 22 september 2010

Betreft: zienswijze op Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER/ Herijking alternatieven ontsluiting Houten

Geacht college, Wij hebben als Milieuwerkgroep Houten en Fietsersbond Houten kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER/ Herijking alternatieven ontsluiting Houten. Gaarne geven wij onze zienswijze op deze nota die wij hier kortweg Herijkingsnota SaltoA12 zullen noemen.

### **1. Inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé terugtrekken**

In de Herijkingsnota SaltoA12 houdt u vast aan het besluit inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé. Er ontstaat daardoor een onduidelijke situatie over de vraag hoe straks de resultaten van de herijking beoordeeld moeten worden. In de Herijkingsnota staan weliswaar kwalitatieve criteria voor de beoordeling van alternatieven, maar er zijn geen criteria aangegeven voor de heroverweging van het Rijsbruggerwegtracé zelf. Er wordt onverdroten verder gegaan met het MER voor het inpassingsplan.

*Ons standpunt: Wij zijn van mening dat het bestuurlijk onjuist is dat de procedure met het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé wordt voortgezet. Het is niet terecht dat lokale bevolking en gemeentelijke vertegenwoordigers maar moeten afwachten of u in redelijkheid een ander besluit gaat nemen. Wij dringen daarom erop aan dat u alsnog de bereidheid toont om het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé in te trekken.*

### **2. Volg geen procedure om geld weg te zetten**

Opvallend is dat u zelf ook toegeeft een ongelukkige procedure te volgen gegeven de volgende opmerking: "Idealiter dient eerst de bovengenoemde vraag [van de herijking] te worden beantwoord voordat tot nadere uitwerking wordt overgegaan van het voorkeursalternatief dat uit de herijking van de alternatieven volgt." Als verklaring waarom u vasthoudt aan het inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé geeft u "redenen van tijdwinst", maar de werkelijke reden heeft te maken met het aflopen van de beschikbaarheid van BORGelden.

*Ons standpunt: Het lijkt ons onjuist dat het inpassingsplan Rijsbruggerweg-tracé kan blijven bestaan puur vanwege de mogelijkheid om geld op te maken. Er zijn in deze tijden wel betere manieren om overheidsgeld uit te geven, en er zijn plannen die beter zijn voor het milieu en op meer draagvlak kunnen rekenen. Het motief van geld mag volgens ons geen reden zijn om maatschappelijk draagvlak en een goede inhoudelijke en bij de tijd zijnde afweging van belangen onder druk te zetten.*

### **3. Integrale afweging met alle verkeers- en vervoersopties Ring Utrecht**

In de Herijkingsnota SaltoA12 is een kapstok te vinden voor een beter en meer integraal afgewogen besluit waar er staat: "in dit deel wordt onderzocht of het Rijsbruggerwegtracé ook de voorkeur heeft als rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen rond Planstudie Ring Utrecht". Uiteraard is het een goede zaak dat naar alternatieven wordt gekeken. Onder meer wordt voorgesteld de aansluiting Utrechtseweg-A27 te onderzoeken, een alternatief dat eerder al in een vroeg stadium van SaltoA12 was afgefallen.

*Ons standpunt: Wij vinden dat u door opnieuw te kijken naar alternatieven in de Herijkingsnota SaltoA12 een stap vooruit zet. De argumentatie om de planstudie Ring Utrecht bij de analyse van verkeersstromen te betrekken juichen wij toe. Echter wij wijzen erop dat deze analyse dan ook **alle** beschikbare plannen in de Ring Utrecht moet bevatten, dus ook de Kracht van Utrecht versie 2.0 en de daarin gekozen geïntensiveerde inzet van fiets en openbaar vervoer.*

#### **4. Ontweven leidt tot meer alternatieven**

De Herijkingsnota SaltoA12 gaat slechts summier in op het alternatief van de aansluiting Utrechtseweg/N409 op de A27. Deze variant staat op achterstand ten opzichte van andere alternatieven. Gegeven het belang en de voordelen van ontweven van verkeer, die in de planstudie Ring Utrecht naar voren zijn gebracht, is het redelijk ervan uit te gaan dat de uitwerking van deze variant verkeerskundig en ontwerp-technisch gezien extra veel aandacht zal moeten krijgen. Opvallend is dat hiermee in de planstudie Ring Utrecht (nog) geen rekening wordt gehouden.

*Ons standpunt: Wij pleiten ervoor dat een aparte studie wordt gedaan naar de mogelijkheden van de aansluiting Utrechtseweg/A27 met verschillende opties voor ontweven. Wij lichten dit graag mondeling toe. Ook vinden wij dat in de Herijkingsnota goed moeten worden onderzocht hoe combinaties van alternatieven kunnen gaan werken, zoals Utrechtseweg/A27 gecombineerd met de aansluiting De Staart/A27, of verbetering N409 gecombineerd met de uitvalsroute vanuit Houten naar het oosten via de Burgweg/N410. Deze planvarianten moeten in het vervolg van Ring Utrecht worden meegenomen.*

#### **5. Verbetering leefmilieu voorop zetten**

Zowel door de provincie (in het kader van Utrecht 2040) als door de gemeente Houten (Milieubeleidsplan 2010-15 met ambities tot 2040) worden integrale visies ontworpen voor de lange termijn. Deze voorzien in belangrijke transitie op duurzame energie en verbetering van het leefmilieu.

*Ons standpunt: Wij vinden dat zowel de Herijkingsnota SaltoA12 als de planstudie Ring Utrecht zich ernstig rekenschap moet geven van deze lange-termijnvisies. Ze betekenen ons inziens dat er zo snel mogelijk een trendbreuk moet komen, die leidt tot:*

- *vermindering van uitstoot van broeikasgassen (wellicht het allerbelangrijkste)*
- *vermindering van geluidsoverlast door verkeer*
- *vermindering van uitstoot van fijnstof*
- *efficiënter gebruik van de schaarse ruimte voor onze behoefte aan mobiliteit. Daarom ook pleiten wij ervoor de mobiliteitsladder (zevensprong van Verdaas) op SaltoA12 toe te passen. Volgens deze aanpak wordt getracht het mobiliteitsprobleem eerst met de minst ingrijpende maatregelen op te lossen, en pas in allerlaatste instantie door nieuwe infrastructuur.*

*Ten slotte verzoeken wij u pas een besluit over de Herijkingsnota SaltoA12 te nemen als duidelijk is wat het effect zal zijn van de situatie met verbeterd OV en de nieuwe spoor-stations in Houten.*

Tot een nadere toelichting zijn wij gaarne bereid. met vriendelijke groet, namens Milieuwerkgroep Houten Fietsersbond afd Houten (tel xxxxxxx) [houten@fietsersbond.nl](mailto:houten@fietsersbond.nl)  
cc gemeentebestuur en raden van Houten en Bunnik; bureau VERDERp/a Rijkswaterstaat

Aan bureau VERDER/ Rijkswaterstaat Postbus 24094 3502 MB Utrecht

Houten, 22 september 2010

MER planstudie Ring Utrecht

Geachte heer, mevrouw

Ten behoeve van de inspraak in het MER Ring Utrecht brengen wij u het volgende onder de aandacht:

1. Er moet in het MER en in de planstudie een integrale benadering worden gemaakt van de verkeers- en vervoersproblematiek. Hiervoor verwijzen wij naar het rapport Kracht van Utrecht 2.0. Het pleidooi voor een geïntensiveerde inzet op fiets en OV ondersteunen wij.

2. In de Richtlijnen voor de MER voor SaltoA12 (november 2006) staat dat rekening moet worden gehouden met planontwikkeling en inzichten van de Ring Utrecht. Wij hebben in het verleden gevraagd om SaltoA12 af te stemmen op de Ring Utrecht. Wij pleiten ervoor dat vanuit bureau VERDER actief naar afstemming wordt gezocht.

3. De verkeers- en milieu-effecten van het huidige plan voor SaltoA12 (het Rijsbruggerwegtracé) moeten in ieder geval in de MER voor de Ring Utrecht worden meegenomen. Echter, binnen de context van een integrale benadering past ons inziens dat het voorkeursalternatief voor de Ring rekening houdt met een gewijzigd plan voor SaltoA12. In bijgevoegd commentaar op de Herijkingsnota SaltoA12 beargumenteren wij waarom er – binnen de context van de geïntensiveerde inzet op fiets en OV – onder voorwaarden een alternatief met aansluiting op de A27 in de besluitvorming moet worden meegenomen.

Met vriendelijke groet, Namens Milieuwerkgroep Houten

## 39. Milieuadviesraad Maarssen

Opmerkingen betreffende de informatieavond over het MER NRU van 23 september in de Wilgenplas te Maarssen namens de Milieuadviesraad (MAR) van Maarssen.

De belangrijkste opmerkingen die ik wil maken betreffen het fijnstofgedeelte van het MER:

- ❖ In het Achtergrondrapport wordt in eerste instantie uitgegaan van  $PM_{10}$  waarbij al direct werd aangegeven dat een norm van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $PM_{10}$  overeenkomt of zelfs uitwisselbaar is met de norm  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $PM_{2,5}$ 
  - De fijnstofconcentratie wordt gemeten door het wegen van de opgevangen stofdeeltjes, waarbij tevens een instelling mogelijk is voor de diameter van de deeltjes. Echter in de  $PM_{2,5}$  deeltjes zijn de schadelijkste fijnstofdeeltjes, die van de ultrafijne uitstoot van motorvoertuigen, relatief sterker vertegenwoordigd dan in de  $PM_{10}$  fractie. Qua gewicht kunnen de twee fracties wel normatief overeenkomen, maar aangezien de kleinere stofdeeltjes en daarbij vooral de stofdeeltjes uit uitlaatgassen vele malen gevaarlijker zijn voor de gezondheid, kunnen en mogen deze niet zonder meer aan elkaar gelijk gesteld worden.  
**Het is wenselijk dat er duidelijkheid komt over de verhouding  $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$  in de tweede fase van het MER.**
  - In het Achtergrondrapport wordt gesteld dat reeds in 2015 de concentratie van  $PM_{2,5}$  gaat gelden, waarbij de norm van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in 2020 aangescherpt zal zijn tot  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Toch wordt in de MER die bedoeld is voor een wegaanpassing die op zijn vroegst in 2013 zijn beslag zal krijgen slechts gesproken over  $PM_{10}$  concentraties en mogelijke overschrijdingen van de norm. De nieuwe norm van  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $PM_{2,5}$  komt op geen enkele wijze tot uitdrukking.  
**Het is noodzakelijk dat in de tweede fase van het MER de concentraties van  $PM_{10}$  vervangen worden door de (aangescherpte) concentratie van  $PM_{2,5}$**
- ❖ In het MER wordt ervan uitgegaan dat er momenteel geen overschrijdingen zijn van de fijnstofnormen. Uit eigen onderzoek ivm gezondheidseffecten van de hoogspanningslijn tevens in relatie tot fijnstof, is mij gebleken dat er wel degelijk overschrijdingen gemeld zijn van de normen voor luchtkwaliteit, zowel in Maarssenbroek als in Maarssendorp met name bij de kruising NRU/Amsterdamse straatweg. Milieudienst Noord-West Utrecht; Rapport luchtkwaliteit 2006:  
Overschrijding  $NO_2$ : *Bij de kruising Straatweg met de Zuilense ring, Straatweg 60, 58 en 56a zijn blootgesteld aan een te hoge concentratie  $NO_2$ .*  
Overschrijding  $PM_{10}$ ; jaargemiddelde en overschrijdingen 24-uurgemiddelde: *Maarssen Ruimteweg  $32,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , 41 dagen; Straatweg (Friezenbuurt)  $33,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , 45 dagen en Verbindingsweg (Busdijk)  $38,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , 70 dagen*  
In het Achtergrondrapport wordt gesteld dat de grenswaarde van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor de 24-uurgemiddelde concentratie gelijk gesteld kan worden aan de overschrijding van een jaargemiddelde concentratie van  $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .  
**In verband met overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit zullen er aanpassingen aan de plannen noodzakelijk zijn die in de tweede fase van de m.e.r aan de orde moeten komen.**
- ❖ Er bestaat veel onduidelijkheid over de manier waarop in de gemeente Maarssen de luchtkwaliteit bepaald wordt. Luchtkwaliteitsrapporten zijn niet gemakkelijk toegankelijk cq. verkrijgbaar en bij overschrijding van de normen wordt geen zichtbare actie ondernomen.  
**Het is wenselijk dat de luchtkwaliteit op adequate wijze wordt vastgesteld. Berekeningen vanuit een meetpunt in Breukelen kunnen niet gezien worden als adequaat, wegens de complexiteit aan factoren die van invloed zijn op de luchtkwaliteit.**
- ❖ Tijdens de informatieavond is een aantal malen uit de zaal gerefereerd aan een sterk toenemende verkeersdruk op de NRU, met de daarbij horende fijnstofemissie. Daarvan is weinig of niets terug te vinden in het MER.  
**Het is wenselijk dat het MER onderbouwing geeft voor de gestelde prognoses.**



Betreffende de geluidsbelasting die blijktens het Achtergrondrapport voor iedere variant toeneemt wil ik mijn ongerustheid benadrukken. Geluidsbelasting en fijnstofbelasting hebben een cumulatief effect op de gezondheid. Zij werken op dezelfde manier als stressor.

**Het is daarom noodzakelijk dat geluidsbelasting en fijnstofbelasting niet langer als afzonderlijke factoren te zien, maar in samenhang met elkaar.**

Namens Milieuadviesraad Maarssen

## 40. Stichting Bewoners Overleg Lunetten, Utrecht

BEWONERSGROEP

# LAAT LUNETTEN NIET STIKKEN!

mede namens

## Bewoners Overleg Lunetten



Laat Lunetten niet stikken



reacties op de

## MER 1<sup>E</sup> FASE RING UTRECHT

## Leeswijzer

Dit is een reactie op het MER-rapport van bewonersgroep Laat Lunetten Niet Stikken, aangevuld met individuele reacties van mensen die in de wijk Lunetten wonen en die (delen van) het MER-rapport kritisch hebben gelezen.

Lezing van dit rapport – in zijn verschillende versies en inclusief Achtergrond – wekte veel emoties op bij de lezers. Bezorgdheid is daarbij de meest voorkomende emotie, naast onbegrip en verontwaardiging. Om de leesbaarheid van de tekst te vergroten en zoveel mogelijk te beperken tot feitelijkheden, hebben we de emoties grotendeels uit deze teksten gefilterd. Dat de inhoud van deze MER zoveel heftige emoties oproept is echter niet meer dan logisch. Het gaat om niets minder dan de directe bedreiging van de leefomgeving en de gezondheid van de bewoners; een gezondheid die het nu al zwaar te verduren heeft vanwege ontoelaatbaar hoge doses geluid, fijn stof, roet en andere luchtvervuiling die deze op het oog zo groene wijk teisteren. Voor wie ervan kennisneemt is deze MER de bekende druppel die de emmer doet overlopen. Deze emoties hebben we geprobeerd te bundelen in de inleiding 'A - Laat de Lunettenaren niet stikken'.

Daarop volgen het Voorwoord, een selectie essentiële vragen die deze MER bij ons oproept, en vervolgens de reacties per hoofdstuk, zover dat van toepassing en/of binnen ons bereik lag. We sluiten af met een niet te missen samenvatting in de vorm van een negental Conclusies, waarna een aantal Bijlage de nodige verdieping biedt en achtergronden aanreikt.

## INHOUD

- A - Laat de Lunettenaren niet stikken**
- B - Voorwoord**
- C - Vragen vooraf**
- D- Conclusie in negen hoofdpunten**
- E - Reacties per hoofdstuk van MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht, Achtergrondrapport, eindconcept 11 augustus 2010**
- F - Bijlagen**

## **A - Laat de Lunettenaren niet stikken**

*Bekijk foto's van Lunetten, en wat opvalt is: groen.*

*Maar een foto kent geen geluid. En geen geur. Aan de foto ontbreken essentiële dimensies van de werkelijkheid.*

*Bekijken we nu het MER-rapport. Dat lijkt oplossingen te presenteren. Maar dit rapport lijkt op die foto van Lunetten, waarin alles er groen en fris uitziet. Het rapport is in wezen tweedimensionaal, plat. Het lijkt op hoe je Lunetten ziet vanachter een autoruit.*

*Lunetten is een aantrekkelijke wijk door al het groen, zeggen zijn inwoners. Je zou het ook anders kunnen stellen. Zonder dat groen was Lunetten onleefbaar, want nóg viezer en lawaaiiger dan het al is. Verloedering zou op de loer liggen. Het groen is hard nodig: het zuivert de lucht en tempert enigszins de enorme herrie die van de wegen over ons neerdaalt. Er staan zoveel bomen in Lunetten dat je de overheid er haast van verdenkt dat er iets te maskeren valt.*

*Een witte vlek op de MER-kaart, dat is onze 'groene' wijk. Daar kun je gerust nog een bundel asfalt doorheen trekken – is dat de gedachte? De lucht is toch al slecht, zo slecht dat verantwoordelijke partijen liever niet meten hoe slecht. Die duizenden kinderen die hier zo fijn buiten spelen, die rekenen we ook liever niet mee, want dan moeten we straks nog de kosten van COPD-behandeling en ander economische verlies gaan meewegen en dan wordt het veel te ingewikkeld.*

*Het geluid is toch al ver boven de norm – de norm van leefbaarheid, wat betekent dat je in de tuin kunt zitten en elkaar gewoon verstaat met praten, dat je 's nachts niet geregeld oordoppen nodig hebt om in slaap te komen. Meten hoeft niet voor onze wet, berekenen is wat we dus doen. Maar waarom worden in die berekeningen geregeld factoren weggelaten die wel een rol spelen, zoals de Waterlinieweg? Omdat het dan het best lijkt mee te vallen met dat geluid. Dus hé, daar kan ook nog wel wat herrie bij.*

*Nog iets wat de lezers van dit rapport frappeert. Verbijstert is misschien een beter woord. Om de een of andere reden die nergens precies duidelijk wordt, kiest het rapport voluit voor de auto. Er zijn prachtige alternatieven ontwikkeld met een minstens even groot of nog groter oplossend vermogen, zoals de Kracht van Utrecht en OV++++, en je zou nog meer varianten kunnen bedenken waarbij je nieuwe combinaties maakt. Combinaties die met elkaar gemeen hebben dat er niet of nauwelijks wegen bij moeten, dat herrie en luchtvervuiling grosso modo niet toenemen maar juist afnemen, en dat de bereikbaarheid er nauwelijks onder lijdt. Maar deze varianten worden in het begin nog wel genoemd, maar later nergens meegewogen in alle berekenen en statistieken die volgens ons rookgordijnen optrekken in plaats van de feiten te verduidelijken. Moeten die rookgordijnen soms verhullen dat dit MER-rapport vooral gehoor geeft aan – om het netjes te zeggen – de mobiliteitslobby en de drie andere hoofddoelen compleet laat versloffen?*

*Toch zijn er ook lichtpuntjes. Nooit eerder, voor zover ons bekend, werd er een hoofdstuk 'gezondheid' opgenomen in een MER-rapport. Het begin van het besef is er dat dit ook een factor van betekenis is. Nu de rest nog. Kies je voor Nederland transportland? Akkoord, maar doe het dan ook goed en investeer in een werkelijk modern en efficiënt wegennet – eentje dat de aangrenzende bewoners niet negeert, wegjaagt, uit hun slaap houdt en langzaam vergiftigt. In dit lezersverslag vindt u argumenten om de zaak misschien nog maar eens helemaal over te doen.*

## B. Voorwoord

De bewonersgroep Laet Lunetten Niet Stikken is ontstaan na een informatieavond in januari 2010, met 250 bezoekers, georganiseerd door de werkgroep Lucht en Geluid van het Bewoners Overleg Lunetten (BOL). Tijdens deze avond presenteerde projectbureau “Verder”, het BRU (Bestuurs Regio Utrecht) en de Kracht van Utrecht, resp. de stand van zaken m.b.t. de plannen van de Ring Utrecht, het regionale vertramming en een werkelijk duurzaam alternatief door intensieve investering in ander vervoersmodaliteiten i.p.v. voornamelijk in de automobiliteit.

De bewonersgroep Laet Lunetten Niet Stikken, gefaciliteerd door het Bewoners Overleg Lunetten, richt zich op het informeren van bewoners omtrent de ontwikkelingen die de mobiliteit rondom de wijk betreffen en spoort bewoners aan om zich erin te verdiepen en een eigen stelling te nemen en deze ook kenbaar te maken bij volksvertegenwoordigers en bestuurders.

In de afgelopen weken heeft een groep bewoners van Lunetten zich enorm ingespannen om de MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht te bestuderen en van een reactie te voorzien. Het resultaat is met een groot aantal inwoners van Lunetten gedeeld. In een (digitale) plenaire vergadering hebben de deelnemers zich geconformeerd aan de inhoud van de reactie die voor u ligt.

Onder de naam *Laet Lunetten niet Stikken* hebben wij bewoners geactiveerd om de informatieavond van het project *Verder* te bezoeken, zich zo goed mogelijk een beeld te vormen van de alternatieven en de effecten daarvan op onze wijk. Verder hebben wij hen gestimuleerd om een eigen reactie achter te laten.

Wij vinden het van belang dat bewoners aandacht hebben voor ontwikkelingen in hun leefomgeving. Dat zij daar ‘iets van vinden’ en die mening ook uitdragen. Dit kan alleen zinvol zijn als die uitgedragen mening ook effect heeft op de besluitvorming. Alleen dan groeit maatschappelijke betrokkenheid, verantwoordelijkheid en vertrouwen in bestuurders en volksvertegenwoordiging.

Het doel van deze reactie op de MER is ingaan op een aantal onderdelen:

1. De beschreven technische voorstellen om in dit geval de doorstroom op de rijkswegen langs Utrecht, onder vermoede omstandigheden in 2020, min of meer te garanderen.
2. Het onderzoek naar de effecten van de varianten op de omgeving. Zijn alle relevante aspecten juist onderzocht, worden aspecten gemist in de onderzoeken?
3. In de reactie kunnen voorstellen worden gedaan over aspecten die in een volgende fase ook zouden moeten worden onderzocht.

Uitgangspunt voor de eerste twee onderdelen is de geldende wetgeving en diverse beleidsafspraken over beoogde ontwikkelingen op allerlei terrein (economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening). Wetgeving en beleid zijn resultaten van bestuurlijke besluiten, gebaseerd op de praktijk of de wens om een bepaalde greep op ontwikkelingen in ons land te hebben.

Veel reacties van bewoners, zo merken wij als bewonersoverleg, betreffen vooral de *effecten* van de uitgangspunten: de wetgeving en beleidsvoornemens. De MER is

hiermee ook een moment waarop uitgangspunten van beleid en wetgeving als het ware worden geëvalueerd.

Zo is in een wet vastgelegd dat huidige geluidsoverlast ter plaatse van het project niet wordt gemeten, maar volgens modellen wordt berekend. De reactie van bewoners is dat er daadwerkelijk gemeten moet worden en dat dát het uitgangspunt moet zijn als het gaat om geluid.

De lezers van het Achtergrondrapport is gebleken dat in de MER 1ste fase Ring Utrecht is gekozen voor het oplossen voor een vermoed toekomstig probleem op basis van diverse verwachtingen, en dat oplossingen slechts in één richting worden gezocht: namelijk capaciteitsuitbreiding van snelwegen. Dit omdat ooit ervoor is gekozen om automobilititeit te faciliteren en andere vervoersmodaliteiten zo nodig daaraan toe te voegen. Anders dan bij andere vervoersmodaliteiten wordt een (tamelijke willekeurige) norm, de NOMO, tot allerhoogste norm verheven.

De reactie van bewoners is de roep om dit (politieke) standpunt te verlaten. **Eenvoudig omdat de negatieve effecten van automobilititeit op de leefomgeving te groot zijn. Er is geen vertrouwen dat mitigerende maatregelen werkelijk afdoende zijn, omdat de normen hiervoor tekort schieten.**

In deze MER wordt uitgegaan van een fictieve situatie over tien jaar. Dat er bepaalde wegprojecten zijn uitgevoerd (die nota bene het probleem veroorzaken), dat er bepaalde technische ontwikkelingen in de praktijk volledig zijn ingezet (langer levensduur zoab, elektrische auto's, stille banden etc.). Wij willen maatregelen die bijdragen aan een andere referentiesituatie in 2020, zodanig dat uitbreiding van wegcapaciteit niet aan de orde is.

De keuze van bewoners is om overeenkomstig de methodiek van de Ladder van Verdaas\* maatregelen **uit te voeren** en daarbij in het bijzonder de hiërarchie van deze methodiek te volgen en daadwerkelijke effecten van maatregelen in de praktijk te ervaren (dus niet via modellen) en op basis van die praktijk bij te stellen. Dit betekent dat er vooral ingezet moet worden op een stevig kwaliteitsslag van regionaal openbaar vervoer, (regionaal) anders betalen voor automobilititeit en mobiliteitsmanagement. Deze onderdelen zullen eerst via een cyclus van evaluatie, bijstellen enzovoort volledig benut moeten worden alvorens de drie laatste tredes van de Ladder van Verdaas te betreden.

Cruciaal in het standpunt van bewoners is de dagelijks ervaring dat mitigerende maatregelen totaal geen effect hebben. Zo verstoort de geluidsoverlast al jarenlang het welzijn en het woongenot in Lunetten. Plannen zoals het NSL bagatelliseren deze ervaring. Alle (spoor)wegbeheerders hebben aangegeven niets aan de geluidsoverlast in Lunetten te willen doen, omdat de overlast nog niet groot genoeg zou zijn.

Het is de niet beantwoorde roep van bewoners voor een gezonde leefomgeving waardoor projecten vastlopen, het wantrouwen in bestuurders en het verzet tegen hun plannen groeit. Het is van het grootste belang dat zonder capaciteitsuitbreiding van de wegen (zoals hiervoor aangegeven) er tegelijkertijd **een inhaalslag wordt gemaakt in het nemen van werkelijke afdoende mitigerende maatregelen.**

Het "Achtergrondrapport" van MER 1<sup>ste</sup> fase Ring Utrecht is gebruikt om een reactie op te geven. In dit verslag wordt meermaals verwezen naar andere onderzoeksrapporten. Deze waren in eerste instantie niet voor ons beschikbaar en later niet allemaal en sommige slechts onvolledig. Ook het aantal beschikbare geprinte versies was beperkt. Voor Lunetten, meer dan 4.000 huishoudens, waren slechts vijf exemplaren beschikbaar plus één via de wijkraad. Vijftien mensen hebben bij ons om een exemplaar verzocht.

In de MER worden ook de technisch complicaties betreffende het folie in de A27 genoemd bij verbreding van het profiel. In het Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht, 2 november 2009 wordt hierover geschreven: 'Uit een second opinion, uitgevoerd door Witteveen+Bos, komt naar voren dat het mogelijk is, hoewel risicovol, het folie uit te breiden door het folie uit te graven tot 5 meter onder NAP en vast te maken aan een betonnen constructie. Er treden twee typen risico's op:

- werk aan het folie kan tot beschadiging van het folie leiden
- om het werk uit te voeren moet water worden bemaald, wat mogelijk effect heeft op de omgeving.'

Graag hadden wij het onderzoeksverslag hierover gelezen. Bij ons eerste verzoek hiertoe werd geantwoord dat niet bekend was dat er een verslag zou zijn. Bij navraag bleek dat dit er wel degelijk was, en dat het zodanig besproken was dat publicatie geen bezwaar zou zijn. De projectleider was echter van mening dat de inhoud **voor ons onbegrijpelijk zou zijn**. Dit impliceert een laatdunkend, aanmatigend oordeel. Na aandringen werd een ander argument genoemd: de betrokken bedrijven aan een workshop vreesden uit concurrentieoverweging het vroegtijdig bij publieke bekend worden hun innovatieve oplossingen.

Met het achterhouden van dit rapport geeft Rijkswaterstaat, c.q. de overheid voeding aan het ontstaan van wantrouwen bij het publiek. Het suggereert dat het informatie of zelfs tegenargumenten bevat die een reden kunnen zijn om het project niet uit te voeren. Ook belemmert dit het *meedenken* van het publiek aan een oplossing. Hiermee worden juist diegenen geactiveerd die een rem zetten op de verdere ontwikkeling.

Dat willen wij niet zijn: een rem op ontwikkeling. Wel willen we als betrokken burgers blijven meedenken. Namelijk als een kritisch klankbord, dat de uitvoering voorkomt van plannen die op papier misschien mooi en verstandig lijken, maar in de praktijk op onhoudbare stellingen zijn gefundeerd en funeste gevolgen hebben voor de leefbaarheid van hele wijken en grote groepen bewoners aan de oostzijde van de stad Utrecht. Het gaat niet aan de reactie die u hier in handen heeft, af te doen als een typische '*not in my backyard*'-reactie. Het is niet zo dat een kleine groep bewoners eigenbelang boven algemeen belang wil laten prevaleren. Hier wil de grote groep inwoners van een levendige wijk voorkomen dat slecht onderbouwde, politiek gekleurde plannen de leefbaarheid van hun wijk definitief om zeep helpen. Het ergste is nog de gedachte dat die onherstelbare schade onnodig is, omdat er betere plannen voorhanden zijn.

*Utrecht, september 2010*

\* De Ladder van Verdaas komt ook in de reactie op Hst 6/7 aan de orde.



## C - Conclusie in negen hoofdpunten

De MER eerste fase laat veel te wensen over wat betreft kwaliteit. De kwaliteit van afwegen en inzichtelijk maken van de effecten is zelfs zo matig, dat wij ons niet kunnen voorstellen dat het MER in deze opzet geaccepteerd zal worden. Hieronder vatten wij de belangrijkste punten van kritiek en wensen ten aanzien van nader onderzoek samen. Dit is geen uitputtende opsomming maar slechts het topje van de ijsberg. Leest u dus vooral ook de afzonderlijke hoofdstukken, om alle vragen, kritiekpunten en aanbevelingen op een rijtje te krijgen.

**1. *Integrale nieuwe MER:*** Eigenlijk zou er een geheel nieuwe MER uitgevoerd moeten worden. Die nieuwe MER beschouwt alle projecten vlakbij Utrecht en de projecten in de regio (denk aan Amersfoort, Hilversum, Den Bosch, Gorinchem en alles ertussen) als een integraal onderdeel en onderzoekt ook de alternatieven voor wegbuitbreidingen. Al deze projecten hebben tenslotte raakvlakken en een subproject heeft dus niet alleen lokaal effecten maar ook in de aangrenzende regio's. De huidige opzet van de referentievariant 2020 (alle projecten in de regio worden ingevoerd als vaststaande autonome ontwikkeling met knelpunten bij Utrecht als gevolg) is daarvan een bewijs.

**2. *Andere referentie:*** Wij begrijpen best dat punt 1 wellicht moeilijk uitvoerbaar is. Maar intussen vinden wij dat de nu gepresenteerde referentie 2020 absoluut niet voldoet aan wat van een referentie verwacht mag worden: hij bevat teveel onzekerheden. De huidige situatie 2010 dient dus als referentie genomen te worden, zodat ook kaal en pijnlijk duidelijk wordt welke extra effecten op de omwonenden afkomen in de verschillende alternatieven ten opzichte van nu. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit: de situatie nu moet als referentie genomen worden en de situatie 2020 moet in de alternatieven ook worden berekend zonder de effecten zoals de NSL die wenst.

**3. *OV-alternatieven:*** De alternatieven OV+++ en Kracht van Utrecht (KvU) worden op flinterdunne gronden in een vroeg stadium aan de kant geschoven. In het vervolg moeten deze alternatieven volledig worden meegenomen, zoals ook de Tweede Kamer heeft besloten.

**4. *Combinaties:*** Combinaties van alternatieven en optimalisaties van alternatieven komen nauwelijks aan bod en worden, wederom op flinterdunne gronden, aan de kant geschoven. In het vervolg moeten combinaties (zoals KvU met minimale wegaanpassing) volledig worden meegewogen, alsmede

tunnelvarianten, optimalisatie van de bestaande bak bij Amelisweerd in combinatie met verkeersregulerende maatregelen.

**5. Balans van oplossend vermogen en effecten:** De afweging van alternatieven moet in het vervolg breder zijn dan de huidige strakke focus op de Nomo-norm. Van een MER mag verwacht worden dat het oplossend vermogen van een probleem en de negatieve effecten van de oplossing zorgvuldig worden gewogen.

**6. Mitigerende maatregelen:** Alle alternatieven, dus ook OV+++ en de *Kracht van Utrecht 2.0\**, moeten volledig en inclusief mitigerende maatregelen in beeld worden gebracht, met inbegrip van de kosten, aangezien mitigerende maatregelen per alternatief flink kunnen verschillen in uitvoerbaarheid en kosten. Verder moeten mitigerende maatregelen worden losgekoppeld van de uitvoering van een van de varianten. De huidige kwaliteit van lucht en geluid is al zo slecht dat directe uitvoering van zulke maatregelen verantwoord zou zijn.

(\*: Op donderdag 16 september 2010 is de aan de gemeenteraad van Utrecht en aan het college van B&W van Utrecht de onderbouwing voor een echt duurzaam alternatief aangeboden: De Kracht van Utrecht 2.0.)

**7. Cumulatie:** In de huidige MER ontbreekt een beeld van de cumulatieve effecten zoals die in de werkelijkheid ervaren zullen worden. Alle effecten moeten totaal in beeld worden gebracht, dus niet alleen van een gedeelte van een snelweg, maar het cumulatieve effect van alle omliggende infrastructuur op een woonwijk en/of groengebied.

**8. Stedelijk groen en landschap:** De MER laat het groen, recreatieve en historische landschap in en direct rondom de woonwijken volledig buiten beschouwing (bijvoorbeeld Park de Koppel en Laagraven), met als gevolg dat de effecten hierop ook geheel duister blijven. In het vervolg dienen ook de effecten op het lokale groen en landschap in en direct rondom de woonwijken in beeld gebracht te worden.

In het vervolg dienen ook de effecten op het stedelijk groen, recreatieve uitloopgebieden en historisch landschap in en direct rondom de woonwijken in beeld gebracht te worden.

**9. Geluid en gezondheid:** Zoals veel zaken in de MER, worden deze voor omwonenden uitermate belangrijke zaken uitsluitend gebaseerd op modellen, en bovendien onvolledig en foutief weergegeven. Met name het aantal woningen dat

binnen de 300- en 1000 meter- contour komt te liggen blijkt schrikbarend toe te nemen, iets dat niet uit de resultaat tabellen valt af te lezen (zie commentaar op het betreffende hoofdstuk). In het vervolg van de MER dient een groot aantal meetpunten voor geluid en luchtkwaliteit in de woonwijken als basis en referentie te worden genomen voor de huidige situatie. Pas dan kan er met enige betrouwbaarheid via modellen een voorspelling voor de toekomstige effecten worden uitgevoerd.

## D - Vragen vooraf

**De MER roept een groot aantal vragen op. Hieronder zijn de belangrijkste verzameld. Projectbureau 'Verder', of beter het bevoegd gezag, heeft het voornemen de gebruikelijke 'Nota van Antwoord' achterwege te laten. Hiermee geeft u voeding aan de gedachte dat een overheidsbestuur geen waarde hecht aan publieksparticipatie omdat u niet eens de moeite neemt om te reageren. Wij verzoeken u echter om de vragen hieronder en in onze reactie wel te beantwoorden en onze stellingen van een reactie te voorzien.**

1. Waarom gaat u uit van slechts één mogelijke referentiesituatie en bedenkt u niet meer varianten, in de reële veronderstelling dat tussen nu en 2020 de ontwikkelingen ook anders kunnen uitvallen?
2. Waarom beperkt u zich enkel tot varianten ten behoeve van het autoverkeer en werkt u niet diverse varianten uit waarin verdere optimalisatie van Openbaar Vervoer de basis is?
3. Waarom bedenkt u geen technische oplossingen waarbij het folie geen probleem hoeft te zijn? (Laat bijvoorbeeld de bak juist vollopen met water en maak dan een viaduct in de lengte van de weg...)
4. Waarom kiest u voor een uitbreiding van de verkeerscapaciteit waarvan ook RWS vindt dat deze niet leidt tot een werkelijke oplossing, maar juist de problemen voor de leefomgeving vergroot?
5. Waarom put u zich uit in het bedenken en mogelijk ontwikkelen van bronmaatregelen om de nadelen te vereffenen, terwijl u de energie ook kunt benutten in het ontwikkelen van een efficiënt, betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoersysteem?
6. Bij het inzichtelijk maken van de effecten op de leefomgeving van alle wegenprojecten rondom Utrecht en Amersfoort, die samen feitelijk één project zijn, presenteert u de effecten steeds per traject afzonderlijk. Wat is daarvan de reden?
7. Waarom stelt u voor de doorstroom van het autoverkeer een norm voor tijdens de piekbelasting, en stelt u niet een dergelijke norm voor Openbaar Vervoer en mobiliteit per fiets?
8. Een belangrijk deel van het probleem is dat de Ring Utrecht een dubbele functie heeft, namelijk het verwerken van zowel landelijk als regionaal verkeer. RWS geeft aan dat kern van het probleem het regionaal verkeer tijdens de spits is (66%). Wanneer hiervan 15% op dat moment de Ring Utrecht niet gebruikt, is het probleem voldoende opgelost. Waarom richt u zich (via maatregelen als beprijzing en dergelijke) dan niet op verplaatsing van die 15% naar ander vervoersmodaliteiten zoals fiets en Openbaar Vervoer?

9. Waarom past u de principes 'de gebruiker betaalt' en 'reizen in spijtijden is duurder' niet toe bij het autoverkeer terwijl dit in het OV is al jaren de praktijk is (bijvoorbeeld spitstarief en daltarief bij NS)?
10. Wanneer een landelijk variabel betalingssysteem niet aantrekkelijk is, waarom kiest u dan niet voor een regionaal systeem? Geografisch gezien is het probleem niet landelijk.
11. Waarom gaat u niet uit van het cumulatieve effect op een leefgebied (bezien vanuit het oogpunt van de bewoner) waar behalve het onderhavige traject ook andere, voor de omgeving belastende bronnen bestaan zoals spoorwegen, stedelijke wegen en andere snelwegen?
12. Vraagstukken zoals in dit geval het organiseren van mobiliteit in een gebied waar eigenlijk geen ruimte meer is voor automobiliteit worden opgelost binnen de beperkingen van een wet- en regelgeving die algemeen zijn, en niet specifiek gericht op de onderhavige problematiek. Zo is er afgesproken dat mitigerende maatregelen m.b.t. geluidsoverlast alleen worden uitgevoerd bij aanleg of aanpassing van verkeerswegen. In een omgeving zoals rondom de verkeersschijf van Nederland is een dergelijke afspraak niet houdbaar. Waarom wordt zo vastgehouden aan dergelijke afspraken die ontwikkelingen tegenhouden?
13. Wanneer u wilt kiezen voor een hoge kwaliteit van onze gezondheid, waarom zijn de normen van de nadelige effecten van het autoverkeer dan niet daarop gebaseerd, maar wel op economische haalbaarheid?
14. De minister kan de bovengrens van de toegestane geluidsbelasting verhogen wanneer de kosten voor voorzieningen hoog uitvallen of wanneer er ruimtelijk-technisch te weinig mogelijkheden zijn. Hierdoor worden omwonenden toch aan een te grote geluidsbelasting blootgesteld. Waarom is in zo'n geval niet de enig juiste conclusie dat een traject dan niet uitgevoerd kan worden?
15. Waarom vinden inspraak en het meedenken van de omwonenden pas plaats wanneer er afgegrensde varianten en vastgelegde uitgangspunten bestaan? Waarom kan alleen hierop worden gereageerd en vinden er geen sessies plaats waar bewoners hun ideeën, vakkennis, praktijkervaring en gezond verstand al eerder kunnen inbrengen, zodat er coöperatief samengewerkt kan worden? In de huidige opzet blijft voor de bewoner alleen de mogelijkheid over om (negatief) te reageren op bestaande ideeën. Dit is niet wat een bewoner wil. Wel wil hij constructief meedenken over een maatschappelijk vraagstuk.
16. Waarom wordt bij het beoordelen van de effecten op natuur en omgeving alleen gekeken naar gebieden die landelijk gezien van belang zijn, terwijl de natuur in

- de directe leefomgeving van de bewoners evenzeer een groot dagelijks belang bezit maar genegeerd wordt?
17. Waarom wordt de systematiek van de Ladder van Verdaas niet hiërarchisch uitgewerkt door eerst de onderste vier treden volledig toe te passen en dan pas over te stappen naar voor de leefomgeving nadelige maatregelen als uitbreiding van het wegennet? Nu wordt de ladder in omgekeerde volgorde uitgewerkt.
  18. Waarom gaat u voetstoots uit van autonome groei, terwijl vraag en aanbod bijvoorbeeld via beprijzing te beïnvloeden zijn?
  19. Waarom is er maar één mogelijk idee van een overtunneling (duurzame weg van Movares) onderzocht terwijl er andere mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld een folieoverkapping (in opdracht van RWS onderzocht door de TH-Eindhoven)?

## **E. Reacties per hoofdstuk**

van MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht, Achtergrondrapport,  
eindconcept 11 augustus 2010

### **Hoofdstuk 1 en 2: Inleiding, methode en beschrijving alternatieven, met verwijzing naar hoofdrapport**

#### **0. Inleiding: basisvoorwaarden voor een objectief onderzoek**

De basisvoorwaarde voor een betrouwbaar en objectief onderzoek is, dat er onderscheid wordt gemaakt tussen feitelijke en fictieve werkelijkheid of tussen feitelijke en gewenste werkelijkheid. Iedere wetenschapsfilosoof zal dat bevestigen. *Als in een onderzoek veel fictieve werkelijkheden op elkaar gestapeld worden zonder feitelijke controle, heb je een probleem. De huidige MER lijdt aan dit probleem door teveel uit te gaan van aannames.*

#### **1. De keuze van de referentiesituatie deugt niet**

##### **1.1. Wat is er mis?**

De referentiesituatie is de basis voor de gehele MER, dus als die niet goed is gekozen, heeft dit verstrekende consequenties voor de geldigheid van de MER. Helaas is dit inderdaad het geval. Waarom?

In het algemeen geldt dat er heel veel aannames over de toekomst in zijn verwerkt, die in feite al een keus voor asfaltvarianten of voor politiek gewenste ontwikkelingen inhouden. De term “autonome ontwikkelingen” is in dit verband misleidend: alsof er niets aan te veranderen zou zijn. Welke aannames zijn dit, wat heeft dit voor consequenties voor de uitkomsten, en welke ontwikkelingen worden hierdoor niet onderzocht?

#### **A) Allerlei wegwitbreidingen in de regio die nog in de planfase zitten, worden als voldongen feit gepresenteerd. Onder meer:**

- de uitbreiding van de A27 van Utrecht Noord naar Eemnes,
- verbreding A28 Utrecht – Leusden, spitsstrook Leusden – Hoevelaken
- Uitbreiding knooppunt Hoevelaken en toeleidende wegen
- A27 Everdingen – Lunetten
- A27 Lunetten Hooipolder
- A12 Woerden Oudenrijn
- Spoedprocedure A27 Everdingen – Lunetten

Zie pagina 20-21 van het Achtergrondrapport voor een volledige opsomming hiervan. De verkeerstoename als gevolg van deze wegwitbreidingen zorgt er – uiteraard – voor dat de huidige verkeersproblemen tussen Lunetten en Rijnsweerd worden gestimuleerd tot een echt verkeersinfarct. Het bestaande probleem wordt dus eerst flink verergerd, waardoor de noodzaak van nieuwe wegen, respectievelijk wegwitbreidingen gemakkelijker kan worden onderbouwd. Andere oplossingen blijven buiten beschouwing – de keus is al gemaakt.

Gevolgen:

- ***Er hoeft geen onderzoek te worden gedaan naar het aparte en het cumulatieve effect van deze wegwitbreidingen in hun eigen directe omgeving en verderop in***

**andere gebieden, voor en na 2020.** De milieueffecten van deze wegbreedingen op bijvoorbeeld de Ring Utrecht, de stad Utrecht en omliggende gemeenten als Groenekan kunnen buiten beschouwing blijven en worden weggemoffeld door ze als “feit” te presenteren.

De wegprojecten zijn in stukken geknipt, evenals de inspraakprocedures. Dit heeft tot gevolg dat inwoners van de stad Utrecht geen inspraak hebben op wegtrajecten die buiten de stad liggen, ondanks de grote impact daarvan op de stad. En dat inwoners van randgemeenten die buiten de stad Utrecht liggen, geen invloed hebben op wegbreedingen in de stad, ondanks de grote impact daarvan voor hun leefgebied. Als klap op de vuurpijl worden de wegprojecten die niet direct in Utrecht liggen en dus buiten de inspraak vallen, als feit ingevoerd in de referentiesituatie.

Maar: **het gaat niet aan om de inwoners van Utrecht en omliggende gemeenten op te zadelen met een heleboel extra verkeer, luchtvervuiling en geluid als gevolg van toeleidende wegprojecten, zonder dat ze daar enige invloed op hebben en ook nog zonder de toegenomen geluidsoverlast en luchtvervuiling tussen nu en 2020 ook maar enigszins serieus te nemen en in kaart te brengen!**

#### **B) Ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 die nog in de planfase zitten, worden als feit gepresenteerd.**

Zie pagina 18-19 van het Achtergrondrapport. Door deze ontwikkelingen als aanname mee te nemen in de berekeningen, kies je er in feite voor, ook al beweert RWS dat dit niet zo is.

Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen zorgen ongetwijfeld voor een grote aanslag op ruimte, natuur, milieu, luchtkwaliteit, geluid en gezondheid door verkeerstoename, etc. **Nieuwe bewoners en bedrijven worden van elders naar Midden-Nederland getrokken. Of dit een wenselijke ontwikkeling is, is zeer de vraag en verdient minstens een grondige discussie op nationaal niveau.** Temeer omdat er steeds meer alarmerende berichten verschijnen over ontvolking en leegstand in andere gedeelten van Nederland, zoals Parkstad Limburg, Groningen, Zeeland.

- Gevolg: De MER houdt geen rekening met de situatie die zou ontstaan als deze ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 achterwege blijven.

#### **C) Er wordt verondersteld dat de luchtkwaliteit in 2020 aanmerkelijk is verbeterd onder meer doordat er schonere auto's zijn en doordat er aan de normen van het ALU en het NSL (nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is voldaan.**

Deze aanname voor de referentiesituatie en voor het berekenen van de vergelijkingen wordt wel in het Hoofdrapport vermeld (pagina 19-20) maar niet in het Achtergrondrapport.

**Methodisch gezien wordt hier de fout gemaakt dat gewenste ontwikkelingen, in dit geval de gewenste uitkomst van het NSL in 2015, als feitelijke werkelijkheid worden ingevoerd in de berekening. Voor schonere en stillere auto's geldt hetzelfde:** dit is een zeer fraaie wens, maar in hoeverre deze fictieve werkelijkheid ook zal worden omgezet in een feitelijke werkelijkheid moeten we nog maar afwachten. Gezien de politieke realiteit tot nu toe in Utrecht en gezien de inhoud van het NSL hebben wij weinig redenen om hierop te vertrouwen.



- **NSL**

- In het NSL gaat het om gemiddelde waarden – m.a.w. piekwaarden van slechte lucht mogen gecompenseerd worden door lage waarden elders. *Anders gezegd, slechte waarden worden **uitgemiddeld**, dus weg gerekend!* We zien de bui al hangen: slechte luchtkwaliteit in een bepaald gebied langs de snelweg wordt elders wel gecompenseerd. Of meetpunten worden zo gekozen dat er gemiddeld wel schone lucht uit zal opstijgen!
- *Ronduit verbijsterend is het feit dat de spoedprocedure voor wegwitbreiding van de A27 Everdingen-Lunetten-Rijnsweerd inclusief knooppunten, is opgenomen in het NSL. Men gaat ervan uit dat deze wegwitbreiding de luchtkwaliteit verbetert. Dit is misschien op heel korte termijn het geval, maar daarna **trekken nieuwe wegen en wegwitbreidingen weer nieuw verkeer aan en op termijn is er dan capaciteit voor veel meer files, met dus extra luchtvervuiling.** Dat nieuwe wegen weer extra verkeer aantrekken, is een argument dat ook Rijkswaterstaat in deze MER herhaaldelijk hanteert, bijvoorbeeld als argument voor de verbreding van de A27 en de knooppunten tussen Lunetten en Rijnsweerd. Kortom: hier overheerst het korte termijndenken en de cirkelredenering.*

- **Utrecht**

- In Utrecht was rond de gemeenteraadsverkiezingen veel trammelant rond de aanleg van de *Spoorlaan*. Hier probeerde men luchtverontreiniging te verplaatsen om de pieken eruit te halen. Door de aanleg van de weg zouden bepaalde plekken minder luchtverontreiniging krijgen, maar bij de weg zou juist meer luchtverontreiniging ontstaan. De verontreiniging blijft hetzelfde, maar wordt meer gelijkmatig uitgesmeerd.
- *In Utrecht is de wethouder voor verkeer en vervoer tevens verantwoordelijk voor de luchtkwaliteit.* Dit is een recept voor belangenverstrengeling. Luchtkwaliteit zou onder gezondheid moeten vallen.
- In Utrecht was in 2009 ook een *schandaal rond het meten van de luchtkwaliteit* in opdracht van het college. De SP heeft dit nagemeten samen met een onderzoeksbureau, en de *belangrijkste uitkomst was dat de **NO2 waarden bij het busstation 2 x zo hoog lagen, boven de 100 microgram!*** In ieder geval was duidelijk dat de luchtkwaliteit in Utrecht op veel plaatsen behoorlijk slecht was<sup>1</sup>.
- Dieselbussen zijn dus een grote bron van vervuiling, maar desondanks heeft de BRU 144 *nieuwe **dieselbussen*** besteld<sup>2</sup>. Ook de GVVU heeft de laatste jaren alleen dieselbussen aangeschaft en de LPG-bussen die er nog zijn, worden langzaam door diesel vervangen. Dit ondanks een tegengestelde suggestie in het NSL, versie 2008.

Gevolg:

- ***De luchtkwaliteit wordt veel te rooskleurig ingeschat.***

---

<sup>1</sup> Zie voor beide rapporten:

*Rapportage Utrecht Luchtkwaliteit 2007*

<http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/lucht/Rapportage%20Luchtkwaliteit%20Utrecht%202007.pdf>

*Rapport Stop schoonrekenen, 2009*

<http://utrecht.sp.nl/weblog/2009/09/27/stop-het-schoonrekenen/>

<sup>2</sup> Memo Bestuur Regio Utrecht 9 januari 2009

## 1.2 Wat kan of moet er anders?

1. Er moet een **cumulatieve MER** komen voor de gevolgen van alle wegprojecten rondom Utrecht samen, vanaf nu tot 2020 en daarna. Wat zijn de consequenties voor verkeerstoename, ruimtegebruik, luchtkwaliteit, natuur, geluid, gezondheid, filevorming en knelpunten, samen. Dit geldt voor OWN en HWN tezamen. Voor het OWN dient een daarvoor geschikt rekenmodel gebruikt te worden. Uitgangspunt dient te zijn: metingen in de huidige situatie, nl 2010-2011. Voor geluidsberekeningen dienen ook nieuwe spoorwegen en trams meegerekend te worden. Het spoedproject dient te worden stopgezet en in deze cumulatieve meting te worden meegenomen.
2. Er moet een **tweede referentiesituatie** worden opgesteld *zonder extra asfalt, waarin wordt uitgegaan van de huidige situatie plus verwachte groei* ten gevolge van vastgestelde ruimtelijke projecten *tot 2015*. **Eventueel nog een derde** waarin ook geplande ruimtelijke ontwikkelingen in planfase tot 2020 worden meegenomen, maar zonder asfalt. Zo'n vergelijking maakt ook duidelijk wat de milieueffecten zijn van de aannames voor 2020.
3. Luchtkwaliteit en geluid moeten allereerst worden **gemeten, niet alleen berekend**, en wel door een onafhankelijke instantie. De effecten van ALU en NSL dienen regelmatig door –voldoende – metingen te worden gecontroleerd. Er mag niet worden uitgemiddeld, resultaten moeten per plek zichtbaar zijn.

## 2. Er is alle aanleiding te veronderstellen dat de berekeningen voor de verkeerseffecten op het OWN niet kloppen, dus ook de berekeningen niet die daarvan afhankelijk zijn.

In noot 1 onderaan pagina 12 van Hoofdstuk 1 wordt gemeld dat het gebruikte rekenmodel voor verkeersintensiteit en reistijd ontwikkeld is voor het HWN. De uitkomsten voor het OWN zouden daarom minder nauwkeurig zijn, slechts indicatief. Op diverse punten in het Hoofdrapport worden tussen neus en lippen door ook zulke meldingen gedaan.

Dit is niet acceptabel. Er wordt niet duidelijk gemaakt hoe groot de afwijkingen kunnen zijn. De luchtkwaliteit en geluidsoverlast is nu al op veel plaatsen erg slecht. Het totaaleffect van de verkeerstoename op OWN en HWN dient goed in beeld te worden gebracht. Voor Lunetten geldt dit zeer direct: wij worden omringd door A27, A12 en Waterlinieweg en hebben daarnaast diverse provinciale wegen binnen direct bereik, nl. de Koningsweg (N411), de Laagravenseweg (N408) en de Houtenseweg (N409).

***De toename van luchtvervuiling, geluid, ongevallen door extra verkeer op het stedelijk en provinciaal wegennet wordt niet op een betrouwbare manier meegenomen in de MER. Dit moet alsnog gebeuren.***

## 3. Mitigerende maatregelen

*Het weglaten van mitigerende maatregelen in fase 1 leidt tot een onjuist beeld. Deze maatregelen zouden bij het ene alternatief wel eens veel beter mogelijk kunnen zijn dan bij het andere, respectievelijk veel goedkoper kunnen zijn dan bij het andere. Mitigerende maatregelen horen ook bij het kostenplaatje en dienen dus in het totaal van de begroting meegenomen te worden. Dan moet je wel weten wat kan en niet kan. Kortom, voor een goede afweging kun je ze niet zomaar als “detail” aan de kant schuiven.*

**Er moet een beschrijving komen van alle varianten (ook KvU) inclusief mitigerende maatregelen, voordat er een voorkeursalternatief wordt vastgesteld. Ten tweede zou de automatische koppeling tussen mitigerende maatregelen en een asfaltalternatief moeten worden losgelaten.** In de huidige situatie zijn ze al hard nodig: zo zijn bijv. de geluidsschermen rondom Lunetten op veel plaatsen kapot en is er in Amelisweerd helemaal geen geluidsscherm. En waarom zouden mitigerende maatregelen niet gekoppeld kunnen worden aan De Kracht van Utrecht?

#### **4. De alternatieven: wat doet wel en niet mee en hoe terecht is dat?**

Allerlei alternatieven worden al in een vroeg stadium afgeserveerd, zonder dat de argumentatie overtuigend is – zie hoofdstuk Verkeer. Hier alleen een aantal opmerkingen over de **(on)geldigheid van de argumenten voor de afwijzing van de Kracht van Utrecht**. Deze variant wordt al in fase 1b afgeserveerd met als argument dat de knelpunten niet allemaal worden opgelost Dit is niet te verkopen als je het resultaat ziet van de varianten die wel onderzocht worden in de tabel op p. 14 Achtergrondrapport: West en Oost houden een groot knelpunt over, West heeft zelfs meer knelpunten dan de referentiesituatie! Verder heeft KvU nota bene de minste voertuigverliesuren en naar verwachting veel minder negatieve milieueffecten. Ook de financiële redenen die worden opgevoerd in het hoofdrapport, zijn zeer dubieus. De varianten die wel worden onderzocht zijn allemaal duurder dan het budget. Het combi-alternatief komt zelfs op 3,6 miljard. Bovendien hebben de Oostvarianten een groot technisch probleem bij de Bak van Amelisweerd, met 30 tot 50 procent mogelijke kostenoverschrijding (het hoofdrapport is niet consequent in de cijfers). De risico's zijn groot. Wat er mis kan gaan bij niet-bewezen technologie, bewijzen de metro-aanleg in Amsterdam (verzakking huizen) en in Keulen (instorting gemeentearchief). In zo'n geval kunnen de kosten wel eens verdubbelen of verdriedubbelen, om het over de maatschappelijke gevolgen maar niet te hebben!

Het vermoeden rijst dat KvU voornamelijk om politieke redenen wordt afgeserveerd, omdat er al vóór de MER een keuze is gemaakt voor asfalt. Het doel van een MER is echter om de verkeers- en milieuconsequenties van de varianten **onbevooroordeeld** naast elkaar te zetten, om zo een betere keus te kunnen maken.

**Wij vinden dan ook dat de Kracht van Utrecht alsnog serieus en volledig moet worden meegenomen in de MER-rapportage, zoals gevraagd door de motie in de Tweede Kamer.**

Dit kan heel goed een onderzoek worden naar het echte MMA: Referentiesituatie zonder extra asfalt (zie boven), Kracht van Utrecht, verkeersgeleidingsmaatregelen (zie hoofdstuk 3 Verkeer van deze reactie), mitigerende maatregelen. Daarnaast een vergelijking met de referentiesituatie met extra asfalt.

#### **5. Prijsbeleid niet serieus meegenomen**

Ook prijsbeleid wordt niet serieus meegenomen in de MER. Als tegengeluid tegen de vooroordelen en de angst voor kiezersverlies, het volgende.

Er is een **recente dissertatie** verschenen over het draagvlak voor prijsbeleid. Citaat persbericht: 'Prijsbeleid wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Bij het publiek stuit deze maatregel echter op veel weerstand. Psychologe Geertje Schuitema ontdekte *dat het draagvlak aanzienlijk toeneemt als mensen meer doordrongen raken van de positieve gevolgen voor zichzelf*

of de maatschappij. Schuitema: "Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren."

Het persbericht beschrijft verder *dat een proef met prijsbeleid in Stockholm door bewoners uiteindelijk positief wordt ervaren en na een referendum wordt voortgezet.* Reden: files nemen sterk af, parkeerproblemen worden opgelost, de uitstoot vermindert sterk en de kosten blijken minder dan verwacht. *Ook in Londen zijn positieve resultaten.*

**Kortom: waarom in Nederland geen proeven uitvoeren met daarna een referendum?**

**Het prijsbeleid dient alsnog serieus te worden meegenomen in de MER.**

Zie de volgende links:

[http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129\\_Schuitema](http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129_Schuitema)

Zie ook: dissertatie Priceless policies : factors influencing the acceptability of transport pricing policies

<http://dissertations.ub.rug.nl/faculties/ppsw/2010/g.schuitema/>

## 6. Trechtersvormige besluitvorming, in combinatie met globale tekentafelmodellen

Er liggen een aantal varianten op tafel die niet meer zijn dan globale tekentafelontwerpen. Wat een en ander precies voor ruimtelijke effecten heeft, is nog helemaal niet duidelijk. Toch is die precieze ruimtelijke invulling heel belangrijk voor de keuze van het alternatief. Hoeveel ruimte kost bijvoorbeeld de bypassvariant in Amelisweerd of op de Uithof? Hoeveel "hoogbouw" en fly-overs komen er uiteindelijk aan te pas, bijv. in knooppunt Lunetten en bij de A28 ter hoogte van Sportpark Olympus? Wat voor mitigerende maatregelen zijn er wel en niet mogelijk? Verder is er een groot technisch probleem met erg veel risico in de bak van Amelisweerd, waar nog geen oplossing voor is. *Kortom: veel is nog onduidelijk en toch wordt er al voor een voorkeursvariant gekozen. Is er eenmaal gekozen, dan kan men niet meer terugschakelen naar een andere oplossing, want de trein raast voort. Ook als de gekozen oplossing in de uitwerking hoogst ongewenste effecten heeft.*

**Kortom: de varianten, plus de weggelaten varianten (zie punt 5 en andere hoofdstukken) moeten eerst beter worden uitgewerkt en onderzocht alvorens een keus gemaakt kan worden.**

## 7. De Nomonorm als uitgangspunt

*De Nomonorm is een zeer discutabel uitgangspunt.* Een paar minuten tijdwinst voor automobilisten die in de file zitten, wordt afgezet tegen de luchtverontreiniging en geluidsoverlast voor mensen die langs de snelweg wonen en daar vele uren per dag aanwezig zijn. Dit staat in geen verhouding tot elkaar. Verder mag er kennelijk wel getornd worden aan de normen voor lucht en geluid, maar wordt de Nomonorm tot wet van Meden en Perzen verheven.

## Hoofdstuk 3 + 4 – Verkeer en verkeersveiligheid

*De belangrijkste zwaktes in opzet en inhoud van de delen over verkeer en verkeersveiligheid, liggen in het ontbreken in de beschouwde alternatieven van aanvullende verkeersmaatregelen die voor het milieu gunstig zijn, alsmede in het veel te gemakkelijk afvallen van alternatieven die wél aantrekkelijk zijn voor het milieu. Voordat alternatieven afvallen of voordat er binnen alternatieven uitgegaan wordt van extra asfalt, mag een nadere analyse worden verwacht.*

1. Om te beginnen met het **te gemakkelijk afvallen van alternatieven**: de enige doorslaggevende factor in de selectie van alternatieven in (onder meer) fase 1b lijkt de Nomo-factor. Veel minder wordt er gekeken naar:

- de totale vermindering van verliesuren (en waarom zijn die minder belangrijk?)
- een gedeeltelijke oplossing van knelpunten (maar met minder negatieve effecten voor het milieu),
- dan wel een oplossing waarvan te verwachten is dat negatieve effecten gemakkelijker te mitigeren ofwel te matigen zijn.

Zo worden de **alternatieven De Kracht van Utrecht (KvU) en OV+++** veel te eenvoudig terzijde geschoven op basis van een zeer voorlopige kostenschattning en het niet geheel op norm brengen van de Nomo-factor. En dat terwijl deze alternatieven naar verwachting veel minder schadelijke milieueffecten met zich zullen meebrengen dan de asfaltalternatieven. Van een MER mag je verwachten dat oplossend vermogen en milieueffecten meer in samenhang afgewogen worden. Van een project van deze omvang en impact mag toch best een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt worden.

Ook **subvarianten**, zoals een nieuwe tunnel aan de oostzijde van de bestaande bak (in het alternatief sorteren voor de knopen) wordt veel te snel aan de kant geschoven. Een tracé dat volledig uit een **tunnel** bestaat (2 à 3 km, niet slechts 250 m!) tast de omgeving weinig aan. Dat zal inderdaad duurder zijn dan zonder tunnel, maar daarom hoeft dat nog niet in dit stadium af te vallen. Een duurder alternatief alleen maar te zien in kosten is een te beperkt gezichtspunt. Meer investeren betekent tenslotte ook meer economische activiteit, meer ontwikkeling van kennis en innovatieve technieken: tunnelbouw heeft toekomstwaarde. En er kunnen – zeker met een tunnel – ook inkomsten worden gegenereerd door bijvoorbeeld een vorm van tolheffing. Dat vinden automobilisten die bijvoorbeeld door een Zwitserse tunnel willen, ook niet vreemd.

Wat kosten betreft is de goedkoopste keus op den duur spreekwoordelijke duurkoop vanwege de vele te verwachten negatieve invloeden op de gezondheid van de ruim 10.000 inwoners van Lunetten, overige bewoners in de nabijheid van de weg niet meegerekend. Denk aan longaanandoeningen van kinderen die opgroeien onder de rook van de snelweg en volwassenen die slecht functioneren door voortdurende overbelasting door geluidsoverlast (slaapgebrek) en blootstelling aan luchtvervuiling. Zieke mensen zijn niet alleen duur door de directe kosten van gezondheidszorg maar ook door economisch verlies vanwege hun verminderde economische productiviteit.

Ook de subvariant van *sorteren in de knopen*, waarbij de bak niet wordt verbreed maar er wel meer rijstroken in worden aangelegd, wordt te snel aan de kant geschoven met een beroep op Europese normen. Nadere uitleg hiervan is op zijn plaats, net als nader

onderzoek naar optimalisatie van de bestaande bak door er zoveel uit te halen als erin zit: dan maar wat minder rijstroken, waardoor de subvariant misschien iets minder oplossend vermogen heeft maar wel een eind in de goede richting komt.

Het is in dit verband ook opvallend dat de referentie 2020 nauwelijks knelpunten laat zien in de richting zuid naar noord tussen Lunetten en Rijnsweerd (spoedaanpak van vier naar zes banen is daarin meegerekend), maar wel een groot knelpunt in de richting van noord naar zuid (geen spoedaanpak, vier banen). Zo lijkt het er toch veel op dat twee banen extra blijkbaar veel verschil maken (hoewel er tegelijkertijd beweerd wordt dat het weven de boosdoener is.....). Dat maakt nieuwsgierig naar het plaatje voor de richting van noord naar zuid met zes banen. Als dat al veel blijkt uit te maken, dan is dat een goedkope oplossing en kan een groot deel van het budget besteed worden aan zaken die er echt toe doen: bijvoorbeeld over een grote lengte geheel afdekken, afgassen behandelen en nieuw groen er bovenop. Ook een goede kandidaat voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA, zie ook hieronder)!

Overigens kost Oost-met sorteren voor de knopen heel veel breedte. Er staat veelzeggend bij dat de 2x2 parallelweg met voorgesorteerd verkeer 'zo strak mogelijk' zal worden gebundeld met de bak met 2x5 (en die wordt toch verbreed! - zie Hoofdrapport, pag 58 bovenaan). Dit betekent dat er geen strook van 20 meter van Amelisweerd afgaat, maar een **strook van 50 of 100 meter. ALARM!**

**2.** Met **het ontbreken van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen** bedoelen wij, dat in de verschillende asfaltalternatieven geen aanvullende verkeersgeleidingsmaatregelen worden afgewogen, zoals dynamische snelheidslimieten, 100 procent pakkanssystemen (bij snelheidsovertreding) en betere informatievoorziening. Dit terwijl toch verwacht kan worden dat de vertraging door het huidige weven daarmee aanzienlijk kan worden beperkt. Weven wordt immers aangemerkt als een doorslaggevende oorzaak van de vertraging van het verkeer. Zo zou een variant met alleen deze maatregelen wellicht al een deeloplossing bieden, met minimale investering en weinig effecten op het milieu.

Ook zijn vele interessante **combinaties** te bedenken, vele malen interessanter dan het enige combi-alternatief dat nu in de MER wordt beschouwd (namelijk de combinatie asfalt-west en asfalt-oost). Zo zouden combinatie alternatieven van OV+++ of de KvU met verkeersgeleidingsmaatregelen op de A27, eventueel met een beperkte ingreep in de weginfra (b.v. sorteren in of voor de knopen zonder bakaanpassing) best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben met minder negatieve milieu effecten. Deze zijn nu niet onderzocht.

Het kan ook gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Het MMA wordt nu erg simpel richting de asfalt-oost geduwd, maar zou best eens kunnen liggen in een combi van beperkt asfalt en OV+++ of KvU. Zonder nadere analyse van mogelijk aantrekkelijke combi-varianten is deze eerste fase MER niet compleet. En is het te vroeg om in fase 2 alleen nog maar aandacht te schenken aan één of twee alternatieven. Er is nog veel aanvullende analyse nodig om milieu en oplossend vermogen beter met elkaar in balans te brengen, *en dat is nou juist wat van een MER mag worden verwacht.*

## Hoofdstuk 5 – Geluid

### 1. Uitgangspunten in het rapport direct relevant voor geluid

*De uitgangspunten van het geluidshoofdstuk gaan ten onrechte voorbij aan het feit dat mobiliteit geen vanzelfsprekend recht is van iedereen als dit ten koste gaat van de gezondheid van burgers. Naast de in de MER gepresenteerde alternatieven zijn er andere alternatieven die tot een lagere geluidsbelasting kunnen leiden, zoals een combinatie van hoogwaardig openbaar vervoer en een beperktere uitbreiding van het wegennet. Daarnaast is het beprijsen van automobiliteit, bijvoorbeeld via de kilometerheffing of een spitsvignet (denk aan London) bewezen effectief en toch is het hier niet meegenomen. Dat momenteel de politieke wil ontbreekt om andere alternatieven te overwegen, mag geen reden zijn om deze alternatieven niet door te rekenen. Dat is immers een korte-termijn-benadering van een probleem dat om een lange-termijn-benadering (namelijk een **duurzame oplossing**) vraagt. De alternatieven in deze MER mogen geen politiek gekleurde afweging geven.*

In het MER rapport worden de volgende *uitgangspunten* gehanteerd die bepalend zijn voor de interpretatie van de uitkomsten van de berekeningen:

- Het autoverkeer zal groeien, mede door verbreding van wegen rondom Utrecht.
- Daarom moet daarvoor rond de stad Utrecht ruim baan worden gemaakt.
- De verkeersdoorstroming wordt tot kernargument verheven bij de keuze voor varianten.
- Problemen zoals geluidhinder mogen in elk geval niet groter worden.

De wens om automobiliteit ruim baan te geven en te toetsen aan de reistijdfactoren genoemd in de Nota Mobiliteit (NoMa), sorteert al voor op oplossingen die vooral deze problemen (op papier) oplossen. Pas daarna worden de overige belangen getoetst, waarbij al bij voorbaat de *wenselijkheid van toenemende automobiliteit* voorop staat.

Feit is dat de geluidshinder in alle gepresenteerde varianten toeneemt, en dat de wijk Lunetten in de toekomst *nog meer dan nu al het geval is, geslachtofferd wordt op het altaar van de automobiliteit*. Over de consequenties van de extra geluidshinder is een brede discussie hard nodig, en daarbij moeten de uitgangspunten voor deze MER worden heroverwogen. De inwoners van Lunetten – en van heel de stad Utrecht! – hebben recht op een heldere presentatie van de consequenties wat betreft geluidhinder. Deze effecten zijn namelijk dermate ingrijpend dat we niet kunnen afwachten of de toename in overlast eventueel teniet gedaan kan worden door compenserende (mitigerende) maatregelen. Laat Lunetten niet stikken!

Een combinatie van prijsbeleid en hoogwaardig alternatief (openbaar) vervoer zal het verkeer minder doen toenemen. Hierdoor hoeven minder wegen worden aangelegd en dit zal leiden tot een veel geringere toename van de geluidsbelasting dan de hier gepresenteerde (zie ook blz. 14 van de samenvatting). In 2009 besloten de bevoegde gezagen dat de voorkeursrichtingen alleen uitgewerkt dienen te worden voor de hier genoemde alternatieven. Hierbij gingen ze voorbij aan het feit dat er voor de geluidsbelasting van Lunetten veel gunstiger alternatieven beschikbaar zijn.

## 2. Referentiesituatie geluid

*De referentiesituatie is bijzonder ingewikkeld. Onduidelijk is de invloed op de conclusies van de studie. **In Lunetten ervaren veel inwoners de heersende geluidsbelasting nu al als bijzonder storend.** Waarom wordt niet de (nu al onacceptabele) situatie van 2010 als referentie genomen, met als eis dat de nieuwe situatie verbetering moet opleveren?*

De referentiesituatie 2020 voor de impact voor geluid in dit rapport is amper te doorgronden. De vragen die dit oproept, moeten beantwoord worden. De inwoners van Lunetten willen waarborgen dat de geluidsoverlast niet nog verder zal toenemen. De situatie is namelijk nu al zo slecht dat hij in geen geval tot norm mag worden verheven.

- Betekent de referentiesituatie 2020 zoals in het rapport geschetst al meer geluidsoverlast in Lunetten dan anno 2010? Ook dan geldt: deze mag in geen geval als norm genomen worden

- Neemt de referentiesituatie (en nemen de hier genoemde alternatieven) ook de toename van verkeer op alle aangrenzende wegen mee, dus niet alleen de rijkswegen? En op de spoorlijnen rondom Lunetten? Inmiddels wordt hard gewerkt aan de spoorwegverdubbeling op de lijn Utrecht – Den Bosch die langs Lunetten voert. De referentiesituatie gaat uit van toenemende verkeersstromen, inclusief de al geplande verbredingen zoals de spitsstroken van de A27. Daar is nog niet bij opgeteld de geluidsoverlast door overige infrastructuur in de Lunetten-driehoek, zoals de Waterlinieweg en de spoorverbredingen. Gezien de ligging van Lunetten is het onacceptabel dat dit wordt weggelaten in de berekeningen.

## 3) Gehanteerde normen

*De toetsing aan gehanteerde normen en aantallen geluidsbelaste woningen laat zien **dat voor alle varianten het aantal geluidsbelaste woningen stijgt**, vooral in de 'Oost'-variant. Dit betekent dat het afgesproken politieke uitgangspunt (dat 7 van de 12 Utrechtse partijen ondertekenden) niet wordt gehaald: namelijk dat in Lunetten het geluid niet mag toenemen als gevolg van de wegwitbreiding. Omdat er met geen woord wordt gerept over de haalbaarheid en kosten van maatregelen die de veroorzaakte extra overlast kunnen compenseren, kunnen de gepresenteerde alternatieven slechts gekenmerkt worden als **'kiezen tussen vier kwaden'**.*

In het hoofdstuk Geluid wordt gewerkt met grenswaarden en maximaal toegestane geluidsbelasting. Onduidelijk is welke norm in Lunetten zal gelden. De tabel op blz. 107 geeft de grenswaarden en maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) van de Wet geluidhinder. De MTG voor woningen in stedelijk gebied is 63 dB. In de erop volgende tabel is de MTG voor woningen gestegen tot 68 dB, terwijl de tekst stelt dat de MTG niet mag worden overschreden door aanpassing van de weg. Waarom de MTG nu tot 68 dB is opgerekt is onduidelijk.

*De volgende **vragen** dringen zich daarom op:*

- Waarom wordt een situatie die in 2010 al als 'slecht' wordt beoordeeld niet meegewogen, en waarom wordt deze getoetst aan de waardes op blz. 108 en niet die van blz. 107?

- Waarom hanteert de overheid hier als bovengrens het zogeheten 'stand-still' principe en streeft zij niet naar verbetering van de huidige situatie?



- Waarom worden er geen varianten gepresenteerd op basis van 'best available technology' (zie de passage over SWUNG op blz. 109) en worden die aan de normen getoetst? De huidige MER blijft hangen in het rekenen aan bestaande, verouderde technologie en biedt de inwoners van Lunetten geen garantie op verbetering of zelfs maar handhaving van de huidige situatie.

### ***Opstapeling van geluidsbelasting***

De gepresenteerde resultaten in de MER tonen dat er totaal geen rekening gehouden met de opstapeling van geluidsbelasting in Lunetten.

In de wetenschap is het al jaren gebruikelijk om cumulatieve effecten niet weg te redeneren; denk aan innemen van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd, blootstelling aan schadelijke stoffen op het werk, via voeding of cosmetica. Vanuit het voorzorgsprincipe dat de overheid hanteert, moet dit onverkort ook gelden voor geluidsoverlast. Dit is van bijzonder belang voor de wijk Lunetten omdat deze aan alle kanten wordt ingesloten door wegen en een spoorweg.

Het is daarom ook absoluut niet acceptabel dat de te verwachten toename van bijvoorbeeld lokaal verkeer niet wordt meegewogen in de MER-berekeningen.

Ook hier moet een essentiële vraag worden beantwoord:

- *Wat is de werkelijk te verwachten geluidsbelasting in Lunetten door alle verkeertoename op verkeerswegen en spoorlijnen ten opzichte van de huidige situatie in 2010, en voldoet deze aan alle normen?*

## Hoofdstukken 6 en 7: Luchtkwaliteit en gezondheid

De parameters luchtkwaliteit en gezondheid zijn dermate sterk aan elkaar verbonden en causaal gerelateerd dat scheiding als onlogisch wordt ervaren. Vandaar dat we ze hier samen behandelen.

### 1. De meetmethode voor luchtkwaliteit deugt niet

- *Waar wordt gemeten?* De jaargemiddelde concentraties PM10 en NO2 worden op een aantal plaatsen bij het HWN gemeten, vermeld in de tabel op p.124. Er is geen enkele locatie in Lunetten bij, terwijl hier 2 snelwegen omheen lopen. Men gaat er gemakshalve van uit dat wat elders gemeten wordt, hier geldig is. **Er zouden diverse meetpunten in één wijk moeten zijn, als uitgangspunt voor de berekening.**
- *Hoe ver van de snelweg wordt gemeten?* Op 50 m., maar er zijn vele locaties die op veel kortere afstand van de snelweg liggen en die dus een veel hogere belasting zullen hebben. Bijvoorbeeld: sportparken, bepaalde wegen in Voordorp en Rijnsweerd. **Bovendien, als de variant sorteren in de knopen wordt uitgevoerd, komen de huizen in Lunetten ook binnen die 50 meter afstand te liggen! In dat geval deugt de berekening nog veel minder. De luchtkwaliteit op korte afstand van de snelweg telt kennelijk helemaal niet mee in de berekeningen.** Dit roept grote vragen op. Waarom is dit zo? Heeft dit iets te maken met de mogelijkheden op meetgebied? **In ieder geval geldt hier dat de feitelijke werkelijkheid zich moet aanpassen aan de meetmethode i.p.v. andersom.** Ook roept dit de vraag op of er dan misschien een resultaat ontstaat dat politiek ongewenst is, of financieel moeilijk te compenseren.
- *Het resultaat wordt uitgemiddeld over een groot gebied. Daardoor kan het zo zijn dat er een volkomen vertekend beeld ontstaat in de tabellen.* Bijv. op pag. 127: bij sorteren in de knopen neemt de emissie PM10 toe met 2%. Dit lijkt misschien niet zoveel als je het spreidt (hoewel het in absolute getallen toch 2,44 ton is). Maar als die 2% toename vooral op één plaats zit, wordt het een heel ander verhaal.

**Kortom: er moet eerst op veel meer plaatsen worden gemeten, en ook binnen de 50 m afstand, voordat er maar een klein beetje een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit kan ontstaan.**

### 2. Wat zijn nu eigenlijk gevoelige bestemmingen?

1. Een van de toetsingscriteria is het aantal gevoelige bestemmingen binnen 300 of 1000 meter: ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen, crèches. Dit criterium gaat uit van groepen mensen die extra gevoelig zijn voor fijnstof en NO2, namelijk zieken, ouderen, kinderen. Maar: kinderen *wonen* niet in scholen en crèches, zieken wonen niet in ziekenhuizen en ouderen wonen maar voor een deel in verpleeghuizen.  
*Kortom: wil je de gevoelige bestemmingen onderzoeken, dan moet je in ieder geval de toename van het aantal woningen binnen 300 en 1000 m. als criterium nemen.*
2. Dit wordt extra wrang, als je bedenkt dat de wijken langs de A27 gebouwd zijn als gezinswijken, met eengezinswoningen en kinderspeelplekken, zoals Voordorp en Lunetten. Ook in Overvecht langs de NRU, en in Hoograven langs de A12 zijn veel kinderen en in Rijnsweerd staan eveneens veel eengezinswoningen. Lunetten is een

kinderrijke wijk waar alle huizen gebouwd zijn rond binnenterreinen met kinderspeelplaatsen. Daarnaast zijn er diverse *kinderspeelplaatsen* in het park, een *kinderboerderij* en een *bouwspeeltuin*. Ook dit zijn gevoelige bestemmingen die niet met mitigerende maatregelen zijn af te schermen. Gevoelige bestemmingen zijn niet te isoleren tot objecten binnenshuis: het gehele buitenterrein hoort er ook bij.



*Park Lunetten- kinderspeelplaats 18-9-2010 19.46 uur. A27 achteraan achter bosjes.*

3. *Waar zijn kinderen tijdens het spitsuur?* Meestal niet in scholen en crèches maar thuis; in het park, op de kinderspeelplaatsen, op de sportterreinen die overal langs de A27 liggen en waar tussen 17 en 20.00 uur overal wordt gesport door kinderen.



Voetbal langs de A27, 18.45 uur

4. Mensen die sporten zijn ook extra gevoelig, vanwege hogere inspanning. *Langs het hele traject van de A27 liggen overal sportvelden, vaak pal tegen de snelweg met een minimale buffer. Ook wordt er zeer veel hardgelopen in Amelisweerd, Parken Lunetten en het jaagpad van de Kromme Rijn. Dit zijn dus ook gevoelige objecten.*

*Conclusie: Het kan enig nut hebben om ziekenhuizen, scholen etc. apart te scoren, maar eigenlijk zijn gevoelige bestemmingen niet te isoleren. Isolatie is een kunstgreep die weinig met de feitelijke werkelijkheid te maken heeft. Alle woningen en het omringende groen zijn gevoelige bestemmingen, want daar houden gevoelige groepen zich op. De MER dient dus hiervan uit te gaan.*

### **3. De normen zijn discutabel**

De normen voor fijnstof en NO<sub>2</sub> gaan uit van volwassenen die niet bijzonder gevoelig zijn. Zieken en ouderen vallen daarbuiten en kinderen vormen nog een hele aparte categorie, vanwege hun veel lagere lichaamsgewicht. Bij giftigheid gaat men vaak uit van giftigheid per kg lichaamsgewicht. Dat zal in dit geval niet veel anders zijn. Een kind van 3 kg weegt 20 x zo weinig als een volwassene van 60 kg. Baby's en ongeboren kinderen zijn nog veel gevoeliger.

***Kortom: de normen dienen afgestemd te zijn op de gevoeligste groepen in plaats van op de sterkste groepen.***



*Park De Koppel achter kinderboerderij. Achter het kind het begroeide talud van de snelweg.*

#### **4. De toename van het aantal woningen binnen 300 en 1000 m.: ernstige fout in tabel**

In deze berekening zitten fouten en onzorgvuldigheden.

1. Merkwaardig is dat in de verschillende onderzoeksfasen verschillende getallen worden genoemd voor het aantal woningen binnen 300 en 1000 m van de snelweg in de referentiesituatie. Wat is hiervan de oorzaak?

<i>Fase 1a</i>	<i>300m.</i>	<i>1000m.</i>
p.136	12.800	87.800
<i>Fase 1b</i>		
p.138	12.100	86.000
<i>Fase 1c</i>		
p.144	14.120	80.213

2. In de tabel op p.144 en op p.15 worden voor de referentiesituatie absolute getallen genoemd en voor de verschillende varianten percentages. Dit suggereert dat bij de varianten de toename in aantal huizen is weergegeven, in percentages t.o.v. de referentiesituatie. Dit is echter volstrekt onjuist, blijkt uit de toelichting. ***De percentages geven de groei weer tegenover het totale aantal woningen in het onderzochte gebied, dus helemaal niet t.o.v. de referentiesituatie. Maar dat was niet wat onderzocht moest worden.*** De tabel is dus onjuist. Voor een juiste tabel, zie hieronder. Hiervoor moet ik teruggrijpen op fase 1a, omdat alleen daar absolute getallen worden gegeven:

	Referentie 2020	Halve ring absoluut	Halve ring, toename absoluut	Halve ring, toename percentage tov referentie	Volle ring absoluut	Volle ring, toename absoluut	Volle ring, toename percentage tov referentie
Aantal woningen 300m	12.800	12.900	100	0,78%	17.400	4.600	35,94%
Aantal woningen 1000m	87.800	88.600	800	0,91%	104.700	16.900	19,25%

	Referentie 2020	Sorteren absoluut	Sorteren, toename absoluut	Sorteren, toename percentage tov referentie	Spreiden absoluut	Spreiden, toename absoluut	Spreiden, toename percentage tov referentie
Aantal woningen 300m	12.800	22.700	9.900	77,34%	21.800	9.000	70,31%
Aantal woningen 1000m	87.800	113.500	25.700	29,27%	113.600	25.800	29,38%

De toename voor de variant sorteren is gemarkeerd, omdat in de MER sterk naar deze variant toe wordt geschreven. Hier valt op dat zowel de toename in percentages als in absolute getallen zeer groot is. Ook valt op dat zowel absolute getallen als percentages moeten worden weergegeven, omdat anders vertekening plaatsvindt. Een percentage van 29,27% lijkt veel minder dan dat van 77,34%, maar is in absolute getallen veel groter. Voor de berekening in fase 1c zijn niet genoeg gegevens beschikbaar. Dit dient alsnog te gebeuren. Maar de cijfers zijn duidelijk genoeg om de volgende conclusie te kunnen trekken.

*Conclusie: de toename van het aantal woningen binnen de 300m en 1000m zone voor de variant sorteren is schrikbarend hoog. Deze toename is absoluut onacceptabel, mede gezien het feit dat kinderen, zieken en ouderen allereerst in woningen leven en niet in zgn. "gevoelige objecten". De toename van het aantal woningen t.o.v. de referentiesituatie dient alsnog opgenomen te worden in de verzameltabellen, zowel de korte als de volledige, omdat dit een zeer belangrijk gezondheids criterium is.*

## 5. Gezonder door meer bewegen: hoe verhoudt zich dit overheidsprogramma tot verbrede snelwegen, knooppuntuitbreidingen etc.?

Overal langs de A27, de knooppunten, de A12 en de Waterlinieweg wordt gesport en hardgelopen. Niet alleen in de sportparken die zich overal aaneenrijgen langs de A27, maar ook in de natuurgebieden, parken en "niet geregistreerd" groen. De overheid voert een programma om het bewegen te bevorderen, omdat de helft van de Nederlanders te weinig beweegt en dit een negatief effect heeft op de gezondheid. Dit programma heet "30 minuten bewegen". **Gezond bewegen kan alleen in een gezonde omgeving. Maar op dit moment is de luchtkwaliteit in de parken, landschappen en sportterreinen al heel slecht. Door snelweg- en knooppuntuitbreidingen zal de vieze lucht en de**

**herrie alleen maar toenemen (zie vervolg). Hoe gezond is sporten eigenlijk nog – kun je het maar niet beter laten?**



*Hardloper die over de Koppeldijk richting de A12 rent, Park De Koppel, 24-9-2010*

## **6. De grens van 60 decibel bij geluid**

De grens van 60 decibel wordt getrokken omdat uit onderzoek is gebleken dat daarbij hart- en vaatziekten kunnen ontstaan. Dit lijkt als criterium genomen te zijn omdat er toevallig onderzoek over bekend is. Maar in de brochure “Geluid luistert nauw” geeft Rijkswaterstaat zelf al aan dat 10% van de omwonenden al hinder ondervindt bij 48 decibel. Het lijkt zeer reëel dat er ook al gezondheidseffecten ontstaan bij een veel lagere belasting, bijvoorbeeld als gevolg van slapeloosheid.

## **7. De 1000 meter contour:**

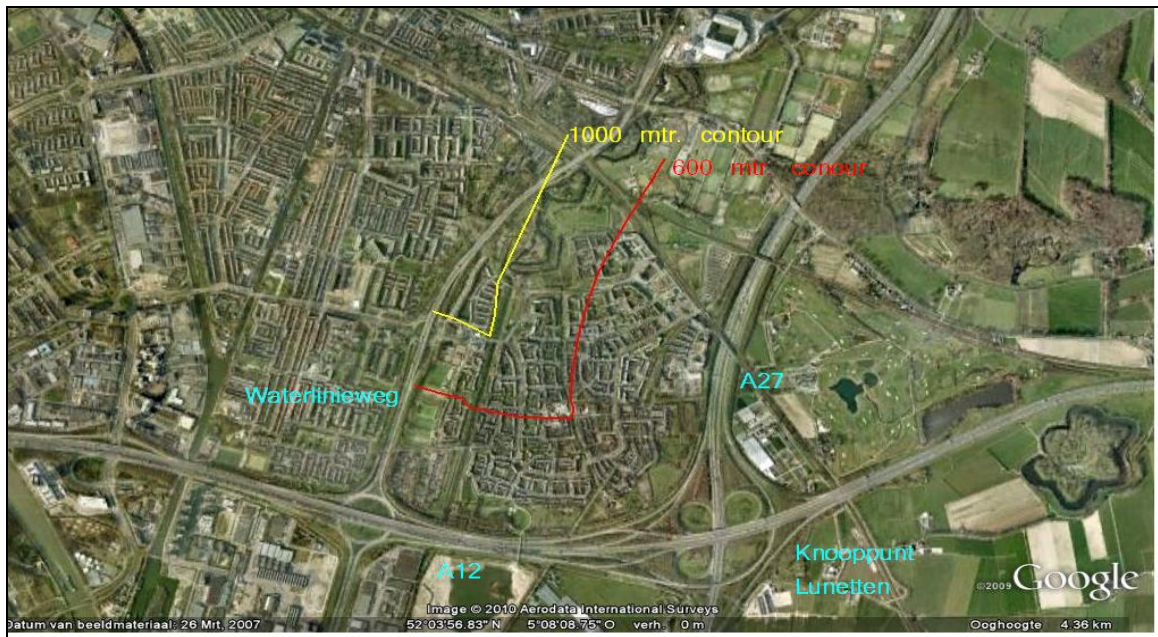
Volgens de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten valt Lunetten grotendeels binnen de 1-km-zone. Wij vinden dit een zware onderschatting, ondanks dat een zeer klein deel van de wijk buiten deze contour ligt, maar wél langs de Waterlinieweg. (zie kaartje):

1. Deze weg met vier rijstroken is onderdeel van de stedelijke ringweg en vervult een belangrijke functie als toe- en afleidende weg van de A12 en A28. De toegestane

maximum snelheid is 70 km/u. In de praktijk echter wordt hier veel harder gereden. De beheerder treedt, vanuit een kosten/baten analyse, pas handhavend op wanneer de snelheid van 86 km/u wordt overschreden. Reden waarom in het Actieplan luchtkwaliteit Utrecht is opgenomen om de inrichting van de weg aan te passen zodat de automobilist eerder geneigd is om uit eigen beweging, zich te houden aan het regime van 70 km/u.

2. De Waterlinieweg is gelegen op een 5 meter hoog talud (NAP +7.00 mtr., Lunetten NAP +2.00 mtr, bron: Actueel Hoogtebestand Nederland). Het geluid draagt hierdoor ver over het oorspronkelijk en nog steeds vlakke schootsveld van de Waterlinie, nu Beatrixpark en de sportvelden.
3. De overheersende windrichting is zuidwestelijk. Hiermee levert de Waterlinieweg voor een zeer groot deel van de wijk, naast de wegen van de Ring Utrecht en de spoorwegtrajecten, extra geluidsbelasting en extra luchtverontreiniging op.
4. Evenals bij de Ring Utrecht is ook hier het geluidsscherm aangelegd volgens een model dat niet aan de verwachting voldoet. Bij het (jaren '70) ontwerp is men uitgegaan van de voorspelling dat het autoverkeer zou afnemen omdat het Openbaar Vervoer een stevige impuls zou krijgen. De werkelijkheid is het omgekeerde. Het resultaat is dat de huidige geluidsbescherming ver onder de maat is.

**Daarom dringen wij erop aan om in de tweede fase MER als uitgangspunt te nemen dat geheel Lunetten binnen de 1000 meter contour ligt.**



De gele lijn geeft de 1000 meter contour aan. Enkel het een driehoek in het noordwesten van de wijk ligt buiten dit gebied, maar grenst echter aan de Waterlinieweg.

## 8. Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De MER veronderstelt dat door de uitvoering van een groot aantal maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de verslechtering van de luchtkwaliteit compenseert, veroorzaakt door realisatie van projecten zoals de Ring



Utrecht. In de NSL worden IBM (in betekende mate) maatregelen voor Utrecht genoemd enkel op het gebied van woning- en kantoorbouw (voor 70% binnen de al bebouwde omgeving) en uitbreiding van wegen (om de doorstroming van het toenemende verkeer te bevorderen in een poging om de toenemende emissie te verspreiden).

Dit zijn geen maatregelen die daadwerkelijk de luchtkwaliteit verbeteren en geluidsoverlast verminderen. Het tegenovergestelde zal het effect zijn, zoals de MER ook duidelijk laat zien: méér absolute emissie en méér decibellen.

**Vanwege de absolute toename van de belasting op het leefmilieu, niet alleen in Utrecht-Lunetten maar ook elders in Nederland, is uitbreiding van de wegen onacceptabel. Om het mogelijk te maken dat een groot aantal mensen gelijktijdig in een kort tijdbestek binnen een fysiek beperkt oppervlak kan reizen bestaan andere, betere mogelijkheden dan de automobilititeit.**

## 9. Cumulatieve blootstelling

In de MER worden de twee trajecten A27 en A12 in de modellen afzonderlijk berekend, conform de daarvoor geldende handleiding. Lunetten ligt als het ware in de oksel van deze twee snelwegen. De effecten van de beide trajecten betreffen hetzelfde beperkte geografisch gebied. Beide wegen hebben hun negatieve invloed op de wijk Lunetten.

**Ongeacht welke variant in de 2<sup>de</sup> fase MER onderzocht gaat worden: het is realistisch om de effecten op de woonwijk van zowel de emissie als de geluidsbelasting van beide wegen alsook het knooppunt Lunetten als één geheel te onderzoeken, dus beide trajecten als één traject te beschouwen. Daarbij dient dan ook de Waterlinieweg meegenomen te worden.**

## 10. De gevolgen van verkeersintensiteit

***De MER laat zien dat men weliswaar de verwachting heeft dat normen in het algemeen niet worden overschreden na de uitvoer van een van de varianten. Dit wil echter niet zeggen, zo wordt terecht opgemerkt, dat de veranderingen geen verslechtering kunnen inhouden.***

De aanname van het bevoegd gezag is dat bij het uitblijven van maatregelen op de ring de luchtkwaliteit afneemt en dat doorstroming nodig is om een te zware verontreiniging te voorkomen. Een vlotte doorstroming gaat gepaard met een hogere snelheid. Het voornemen is een regime van 100 km/u.. Een reden voor uitbreiding van de wegcapaciteit is onder meer de toename van de verkeersintensiteit. De aanname is dat door deze toename op termijn de gewenste norm (NOMO) niet wordt gehaald.

*In de MER (zie pag. 142) wordt beschreven welke effecten de toename van verkeersintensiteit heeft:*

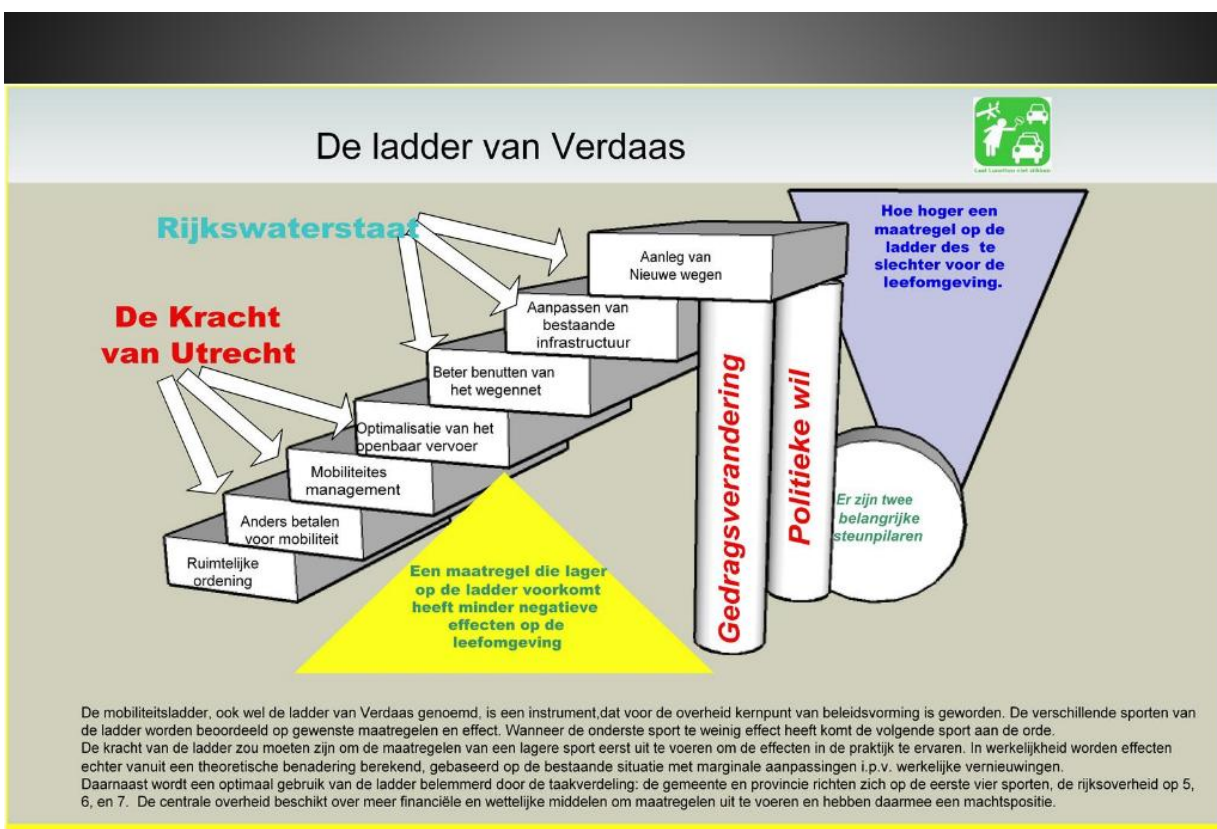
1. Toename van verkeersintensiteit op een bepaald traject leidt tot een slechtere luchtkwaliteit en vice versa.
2. Verhoging van de maximum snelheid op een traject leidt tot meer brandstofverbruik dus meer emissies en daarmee een slechtere luchtkwaliteit en vice versa.
3. Geluidsbelasting wordt voornamelijk door bandengeruis veroorzaakt.
4. Hogere snelheden leiden tot een toename van bandengeruis en meer geluidsbelasting.
5. Hogere verkeersintensiteit leidt tot een toename van bandengeruis en meer geluidsbelasting.

**Feitelijk wordt hier gezegd dat doorstroming van het verkeer geen oplossing is voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en een afname van de geluidsoverlast.**

Wij zijn van mening dat dit juist redenen zijn om niet te investeren in uitbreiding van de wegcapaciteit, de laatste trede op de Ladder van Verdaas, **juist vanwege de negatieve effecten.**

Investeren in maatregelen genoemd bij de eerste vier treden hebben het effect van: beter voorkomen dan genezen. Deze maatregelen hebben het kenmerk dat zij duidelijk een minder negatief effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving.

**Wederom: alternatieven als OV+++ en de KvU komen weer in beeld!**



Voor grotere versie, zie bijlage

## 10. Technische ontwikkelingen

In de MER hebben voorspellingen een kwalitatieve waarde: "dit omdat het voorspelde schoner worden van de voertuigen (wel) een positief effect zal hebben" (pag. 122). U begrijpt dat Lunetten met voorspellingen geen goede ervaringen heeft, zoals de niet afdoende werkende geluidsmuur rondom de wijk vanwege onjuiste voorspellingen, en derhalve dergelijke vermoede ontwikkelingen wantrouwt.

**Voorspellen is niet meer dan wensdenken en reikt niet verder dan de werkelijkheid van een fictie. Het is onverantwoord om (grote) ingrepen in een leefomgeving te initiëren op basis van een schijnwerkelijkheid.**

## **11. Mitigerende maatregelen**

Het bevoegd gezag koppelt het nemen van mitigerende maatregelen aan de aanleg en reconstructie van (hoofd)verkeerswegen.

In de Geluidsnota van de Gemeente Utrecht staat: “overdrachtsmaatregelen worden (daarom) alleen onderzocht en afgewogen bij de aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, (...) de reconstructie van hoofdverkeerswegen, (...) bij geluidsgoedkeuringen.”

Dit heeft tot gevolg dat veranderingen in de loop der tijd, in dit geval een toename van de geluidshinder geen reden is om de maatregelen bij te stellen. Hierdoor worden inmiddels in geheel Lunetten de normen overschreden, waarbij de Ring Utrecht verreweg het grootste aandeel heeft.

**Wij doen een klemmend beroep op het bevoegd gezag om in de 2<sup>de</sup> fase MER mitigerende maatregelen op te nemen ook zónder uitbreiding of reconstructie van de Ring Utrecht. Het feit dat nu al de normen worden overschreden is op zich al dé reden om overdrachtsmaatregelen aan te passen aan de actualiteit.**

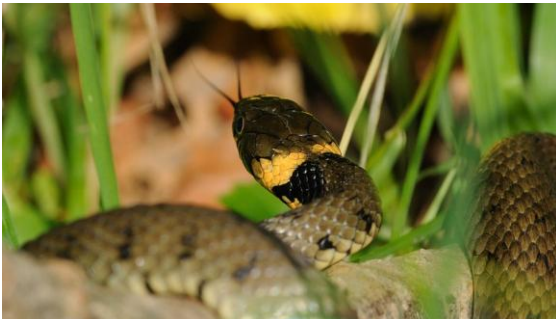
Voor de wijk Lunetten is de kwaliteit van mitigerende maatregelen van levensbelang. **Wij verwachten dat in de 2<sup>de</sup> fase MER een combinatie van een breed scala aan maatregelen wordt onderzocht, zonder dat daaraan vooraf beperkingen worden gesteld. Wij denken aan geluidsschermen, vormen van overkapping, ZOAB asfalt, snelheidsbeperking, dive-unders in plaats van fly-overs.**

## **12. Kwalitatieve analyse: het park van Lunetten**

In Hoofdstuk 7 over Gezondheid wordt een kwalitatieve analyse gegeven van diverse aspecten waaronder natuur. Voor recreatie stelt de MER als maatgevende factor het extra ruimtebeslag van een ingreep op een locatie waar sprake is van recreatie (sportvelden, volkstuinten, objecten met bezoekersfunctie).

Voor landschap is de maatgevende factor het extra ruimtebeslag op een locatie waar sprake is van nationale landschappen, waardevolle terreinen en identiteit.

De identiteit van Lunetten is het vele aanwezige groen waarvan grote delen oorspronkelijk cultuurlandschap zijn, vooral in Park de Koppel. Voor veel bewoners is dit de reden om in Lunetten te wonen. *Zoals in de bijlage is aangegeven* worden juist de struwelen op het talud van de geluidsmuur intensief bevolkt door allerlei dieren.



De maker van deze foto schreef er dit bij: “De lisdoden zijn we snel vergeten toen we een ringslang zagen – een hele meter lang uitgestrekt op een vrij liggende tak - die heerlijk lag te zonnen. Dat is toch heerlijk bijzonder in een stadspark. Gelukkig staat deze waarneming niet op zich. Er staan inmiddels ook op meerdere plekken orchideeën. En in de winter

zochten niet alleen ijsvogels, maar ook een waterral naar voedsel. Dit brengt me er toe de zelfbeheerders te complimenteren dat hun vorm van beheer absoluut zijn vruchten afwerpt.”

**Dieren in Lunetten: op zaterdag 18 september 2010 is deze foto van de ringslang in Lunetten genomen.**

In het park bevinden zich speelterreinen voor kinderen, een volkstuintencomplex, sportvelden en een kinderboerderij. **Het is hét uitloopegebied voor de bewoners van de wijk.**

Als het park geheel of gedeeltelijk moet verdwijnen om ruimte te maken voor de snelweg, heeft dit ook grote consequenties voor de gezondheid. De groenbuffer is dan weg, en huizen komen direct aan de snelweg te liggen, m.a.w. **in de 50 meter zone** waar de luchtkwaliteit niet gemeten wordt en waar het geluid het sterkst is.

**Kortom: het park mag niet worden aangetast, ook om gezondheidsredenen!**

## Hoofdstuk 8 Natuur

**Het hoofdstuk Natuur bevat een inventarisatie van plannen en regels en een aantal inventarisatiegegevens. Maar de beschrijving van effecten is op voorhand toegespitst op een beperkt aantal gebieden, zoals Amelisweerd. Daardoor ontbreekt een goed beeld van de effecten op andere gebieden.**

Zo worden de waarden in het stedelijk groen vrijwel geheel over het hoofd gezien. Er is niets over opgenomen in de knelpuntenanalyse. De MER bevat wel een afbeelding van het Groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, maar benoemt niet het daarin vastgelegde beleid voor natuur en aanduidingen voor het groen in Lunetten, waaronder de ecologische verbindingen.

**Wij willen dat alsnog alle effecten op de natuur in en om de stad worden vastgesteld en dat de knelpunten en dat duidelijk wordt waar de knelpunten bij de diverse varianten ontstaan.**

Verdere opmerkingen en vragen:

- De MER noemt als omgevingsdoelstelling: de aantasting van natuur voorkomen, beperken of compenseren. Alle aspecten van natuur worden door de behandelde alternatieven echter negatief beïnvloed.
- Er wordt gesteld dat de zwaar beschermde soorten (waaronder reptielen, amfibieën, vleermuizen) hun biotoop niet bij de snelweg zouden hebben. Deze dieren zijn echter herhaaldelijk in heel Lunetten en ook in park De Koppel (bij en langs de snelweg) waargenomen. Verbreding van de snelweg zou dan ook negatieve effecten hebben op deze soorten. De MER neemt echter aan dat de effecten op zwaar beschermde soorten (toetsingscriterium soortbescherming) groter zijn wanneer alternatieven nieuwe verbindingen in zich hebben. Het is de vraag of deze aanname terecht is.
- Wat is het verschil tussen beide toetsingscriteria voor geluid?
- De resultaten worden weergegeven als gemiddelden voor heel Utrecht, waardoor het onduidelijk blijft wat de gevolgen voor de wijk Lunetten zijn. Bijvoorbeeld: 2 procent toename geluidsbelast oppervlak voor geheel Utrecht kan zeer ingrijpend voor Lunetten zijn als die 2 procent geheel in de wijk komt te liggen.
- De negatieve effecten op de aantasting van de EHS (p. 167) worden afgedaan met de opmerking dat er mogelijkheden bestaan tot mitigeren of compenseren. Beschikt Rijkswaterstaat over een instrument waarmee natuurmaatregelen in de vorm van mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden vastgesteld? Hoe effectief zijn deze maatregelen voor de verschillende soorten?
- Waar worden de effecten op milieukwaliteit (vervuiling etc.) genoemd?
- Is dit enorm ingrijpende, kostbare project nog nodig als Nederland steeds verder vergrijsst?
- Voor verschillende onderdelen heeft nog geen specifiek uitgebreid onderzoek plaatsgevonden (grondwaterstromingen, stikstofdepositie, soortbescherming). Hoe kan dan toch een goede afweging betreffende natuur worden gemaakt?

**Meenemen in de volgende MER-fase:**

Versterken van de relaties met de omgeving. Doel: de relaties met de omliggende gebieden wordt versterkt door de realisatie van functionele verbindingzones zodat ook voor matig mobiele soorten de uitwisseling van individuen mogelijk wordt.

*Zie ook Bijlage voor natuurwaarden in Lunetten.*

**Hoofdstuk 9 – Bodem en water**

In **Hoofdstuk 9** wordt gesteld dat de alternatieven een gering effect op de waterkwaliteit zullen hebben. Het is onduidelijk hoe tot deze conclusie is gekomen. Er wordt verwezen naar de Kaderrichtlijn Water waaraan voldaan moet worden. Maar zowel de chemische als ecologische kwaliteit en de verwachte effecten daarop worden nergens besproken.

Hoofdstuk 9 scoort hiermee onder de maat.

## Hoofdstuk 10 – Landschap, cultuurhistorie en archeologie

**Dit hoofdstuk schetst een abstract en onvolledig beeld van de landschappelijke en recreatieve betekenis van de zuidoostkant van de stad Utrecht.**

Zo ontbreken in de paragraaf over beleid en regelgeving voor een afweging belangrijke overheidsplannen: de Agenda Vitaal Platteland, het Landinrichtingsplan Groenraven Oost, de gebiedsuitwerkingen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en het Groenstructuurplan van de gemeente Utrecht.

De MER (achtergronddocument, paragraaf 10.2 beoordelingscriteria) zegt vrijwel niets over de betekenis van het stedelijk groen voor leefbaarheid, landschap en recreatie en over het daarvoor geldende rijks- en regionale beleid. De MER vermeldt slechts de betekenis van verder van de stad gelegen onderdelen van de Nationale Landschappen. Dat klemmt des te meer omdat belangrijke groengebieden juist in de buurt van de snelwegen liggen.

### ***Park de Koppel***

Door de wegverbreding kan een fors deel van park De Koppel verloren gaan. Dit staat haaks op de idealen uit de tijd toen Lunetten gebouwd werd. Destijds is bewust ervoor gekozen om de oude landschapselementen te behouden en zo de leefbaarheid te vergroten en de wijk zijn eigen identiteit te geven. Het ging hierbij onder meer om de forten, de Oud-Wulvenbroekwetering, boomgroepen, het Inundatiekanaal en de bestaande wegen Rijndijk, Houtensepad, Oude Liesbosweg en Koppeldijk. *Meer info hierover is te lezen in Brinkman M. 2004. Lunetten. Geschiedenis van een Utrechtse nieuwbouwwijk. Stichting De Plantage, 159 pp.*

**Wij doen een nadrukkelijke oproep de functies en waarden van het stedelijk en regionaal groen in en om de stad, en met name in Lunetten, in de MER volledig te presenteren (ook op kaart) en te beoordelen.**

### ***Groenraven Oost***

In de MER paragraaf 10.1 ontbreekt het Landinrichtingsplan Groenraven Oost. Op basis van het rijksbeleid voor landschap en recreatie (Recreatie om de stad) zijn grote investeringen gedaan in Groenraven Oost, op basis van een veelomvattend landinrichtingsplan. Dat geldt met name voor de gebieden direct langs de snelwegen rond Fort Vechten en in Laagraven Oost. In dit gebied liggen de net opgeleverde natuur- en zwemplassen.

**De MER hoort (gekwantificeerd en op kaart) een beeld te geven van doorsnijding en verstoring van natuur, en doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen. Voor Groenraven Oost, en in het bijzonder Laagraven Oost zal dit alsnog moeten gebeuren om de effecten en knelpunten te kunnen beoordelen.**

### **Bovenregionaal belang**

In Paragraaf 10.1 ontbreekt de Agenda Vitaal Platteland (2004). Daarin staat het vigerende rijksbeleid voor landschap, groen en recreatie. De prioriteit voor ontwikkeling van bovenregionaal groen ligt in een aantal gebieden van bovenregionaal belang zoals Groenraven Oost en Noorderpark.

Daarnaast ontbreken de uitwerkingsplannen voor de Kraag van Utrecht, Lunetten, Rhijnauwen-Vechten, en Linieland, en de grote landschappelijke impuls vanuit de Nota Ruimte middelen (€ 45 miljoen) met zwaartepunten bij Fort Vechten (Nationaal Liniecentrum!), een nieuwe fietsbrug bij de Plofsluis, inclusief het omringende en landschap en bijbehorende verbindingen.

***Een update van de MER met het groenbeleid van het Rijk en de uitwerkingsplannen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan de Zuidoostkant van Utrecht is absoluut noodzakelijk om een reëel beeld te krijgen van de effecten op landschap, groen en recreatiegebieden, en in het bijzonder op de Nieuwe Hollandse Waterlinie.***

*(Zie ook Bijlage bij Hst 10.)*

## **Hoofdstuk 12 - Ruimtelijke ontwikkeling**

In de presentatie van de ruimtelijk opgave (§ 12.3 achtergrondrapport) ontbreekt een integrale afweging.

De groei van woonkernen, bedrijfsterreinen en andere voorzieningen, ook in de verdere toekomst (bijvoorbeeld voor de A12-zone) wordt als vertrekpunt gepresenteerd.

Daarmee is een extra groeiende mobiliteitsbehoefte al ingebakken. Omdat de OV-alternatieven op voorhand zijn uitgesloten, is de behoefte aan nieuwe en verbrede snelwegen vanzelf verzekerd. **Een dergelijke cirkelredenering zou geen vertrekpunt mogen zijn voor ruimtelijke kwaliteit.**

De gepresenteerde mogelijkheden voor passages voor voetgangers en fietsers doen hier niets aan af. De slechte situatie van de ruimtelijke kwaliteit is een gevolg van eerdere versnippering. Het opheffen daarvan is buitengewoon noodzakelijk, maar moet niet afhankelijk worden gemaakt van wegenvarianten die alle slecht scoren op omgevingskwaliteit. Het verbeteren van deze verbindingen zou ook gepresenteerd moeten worden als een deel van de oplossing van de verkeersproblemen.

Aangegeven wordt (§ 12.4 achtergrondrapport) dat verbreding van de A27 de mogelijkheid oplevert om met overkluizen de grote schade aan het landschap van twintig jaar geleden zo goed mogelijk te herstellen. Een kleine overkluizing, ten koste van meer bomen, levert echter nauwelijks meer ruimtelijke kwaliteit op. De MER geeft aan dat het effect van deze “goede inpassing” wordt verkregen als de zone tussen de A27 en de Waterlinieweg wordt herontwikkeld. Onduidelijk is waar deze herontwikkeling uit zou moeten bestaan.

Het verdiepen van de Waterlinieweg is een voorwaarde om zonder onaanvaardbare milieuhinder de weg op te waarderen. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de hinder voor omliggende wijken vermindert en de ruimtelijke inpassing verbetert als het wegprofiel en de hoogteligging wordt aangepast. Onderbouwing hiervoor ontbreekt.

Ook wordt voorbijgegaan aan de toename van het autoverkeer en daarmee verhoging van uitstoot en vergroting geluidsbelasting, als gevolg van de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). De suggestie van ondertunneling is in tegenspraak met de functie die de gemeente Utrecht aan deze weg gaat geven (ALU).



In de Oostelijke varianten (§ 12.5 achtergrondrapport) is maar voor een deel de mogelijkheid opgenomen van een overkluizing van 250 meter. Volstrekt onduidelijk is waar deze moet komen en voor welke negatieve effecten die een oplossing vormt. Wij vinden het terecht dat de MER de noodzaak aangeeft van het herstellen van de stad-landrelaties bij Ameliseerd, en rekening houdt met Fort 't Hemeltje. De grootste klap dreigt echter niet daar, maar in de wijk Lunetten te vallen. Daar worden zowel de ruimtelijke kwaliteit van de parken als de woongebieden zwaar aangetast.

**Het is dan ook absoluut noodzakelijk in alle oostelijke varianten overkluizing/ondertunneling mee te nemen over het hele traject vanaf knooppunt Lunetten tot en met Amelisweerd, en die nader te onderzoeken op effecten en mogelijkheden.**

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en inpassing van de varianten OV+++ en KvU zijn niet onderzocht. Daarmee kunnen deze varianten niet goed vergeleken worden met de andere varianten. Ook zijn combinaties met andere varianten niet onderzocht.

**Wij zouden het logisch vinden om de varianten OV+++ en KvU gecombineerd volwaardig te onderzoeken. Bij een eventuele restopgave kunnen andere alternatieven mogelijk anders oplossingen bieden.**

De A12-studie wordt eenzijdig geciteerd. De tekst suggereert dat het hier slechts gaat om effecten op wonen en vervoer. Juist waar de effecten van de wegeaanpassingen groot kunnen zijn, ter hoogte van Lunetten en Laagraven-Oost, geeft de A12-studie aan dat het evenzeer gaat om groene kwaliteit: de bedoeling is dat er een groene corridor komt die de verbinding legt tussen de Hollandse Waterlinie en het Groene Hart. De Nieuwe Hollandse Waterlinie moet zichtbaar en bereikbaar worden vanuit de stad, het stedelijke milieu moet direct aan het open cultuurhistorische landschap grenzen. Dat zijn voor de MER relevante uitspraken.

## Hoofdstuk 13 - Techniek

### Het onderzoek in deze MER is met vooropgezet plan uitgevoerd:

1. Om te beginnen wordt de Kracht van Utrecht al helemaal niet in de technische beoordeling meegenomen.
2. Vervolgens wordt geprobeerd de minimale variant (optimalisatie bestaande bak), waarvan helder is dat die potentieel tot de minste overlast voor onze wijk zal leiden, af te serveren:
  - Er wordt voor gekozen om binnen deze variant de rijstroken te verbreden aan het uiteinde aan de bak, precies waar de folie aan de bak zit (een 'categorie 3' ingreep extra) in plaats van dat verbreden verderop te doen, zodat de folie niet beïnvloed wordt.
  - De variant 'optimalisatie' wordt ingeleid met de zin 'De uitvoering van deze subvariant is technisch complex', terwijl de variant 'Oost, sorteren voor de knooppunten, verbreden bak' ingeleid wordt met de zin 'Het verbreden van de bak zelf heeft een beperkte complexiteit (proven technology).' Deze laatste variant blijkt uit de gegevens wel een 'uiterst hoog' uitvoeringsrisico te hebben met vijf 'categorie 3' ingrepen, tegen een 'zeer hoog' voor de 'optimalisatie bestaande bak' en drie 'categorie 3' ingrepen.
  - Tot slot wordt de '**optimalisatie bestaande bak**' afgeserveerd met het argument dat de A27 hier onderdeel uitmaakt van de E30 (van Cork in Ierland naar Moskou). Europese regels zouden minimale breedte van rijstroken en aanwezigheid van vluchtstroken vereisen. Dit is echt onzin. De betreffende norm maakt – ook voor autosnelwegen – uitzonderingen, onder meer voor wegen die door 'urbanized areas' gaan. (Zie noot hieronder). Alle E-wegen in Europa hebben – vaak bij steden – situaties waarvoor deze uitzonderingen zijn bedoeld. Tussen Hoek van Holland en Den Haag maakt de N211, merendeels een autoweg van 80km/uur, deel uit van dezelfde E30 (zie foto). Tussen Poeldijk en Monster geldt op deze E30/N211 zelfs 60 km/uur (naast deze tweebaansweg is er dan ook geen vluchtstrook, maar gras en een fietspad). Het ligt dus voor de hand om de A27 lokaal om te vormen tot een autoweg met dynamische snelheid en gebruik te maken van de uitzonderingen die de normen toestaan. Dat maakt het mogelijk om het **maximale** aantal stroken in de **bestaande** bak te leggen. Dat is pas een scenario dat staat voor 'optimalisatie bestaande bak'.

Gevolg van de presentatie zoals die in deze MER is gedaan, is dat de voordelen van een snelle en goedkope uitvoering met relatief weinig overlast (en weinig kosten!), vervallen. Deze variant wordt daardoor complex en overlastgevend. Als het reduceren van technische complexiteit en minimaliseren van de overlast (waar deze variant goed op kan scoren) leidend zijn in het maken van detailkeuzes bij deze variant, komt deze als beste uit de bus.

### Conclusie:

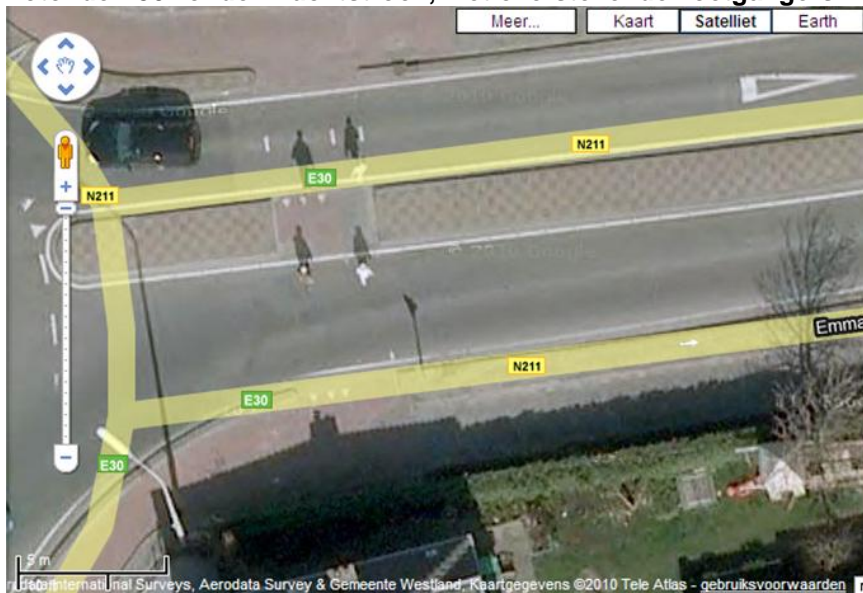
Deze fase MER moet opnieuw worden gedaan, waarbij *ten eerste* de **Kracht van Utrecht** volledig moet worden meegenomen, en *ten tweede* de detailkeuzes voor de **variant 'optimalisatie'** zodanig gemaakt moeten worden dat deze variant ook in zijn volle potentie meegenomen wordt en dus op zijn merites beoordeeld kan worden:

1. zodanig 'lean' uitvoeren dat dit met zo min mogelijk overlast gerealiseerd kan worden;
2. de uitzonderingen in de Europese normen toepassen;
3. pas daar verbreden waar dit de folie niet raakt.

*Noot:* Er staat in de betreffende norm

(<http://www.unece.org/trans/doc/2002/sc1agr/TRANS-SC1-AC5-2002-03e.pdf>) bij punt III.3.2 "The shoulder can be taken to comprise a stabilized or paved section and a grass or gravel verge. The recommended minimum width of shoulders is a range from 2.50 m for ordinary roads to 3.25 m for motorways. On difficult sections of mountainous terrain and on sections crossing intensively urbanized areas, and also on sections equipped with acceleration or deceleration lanes the width of shoulder can be reduced. On motorways, the shoulders should **normally** include a continuous stopping strip (emergency stopping strip) of at least 2.50 m (3 m if heavy vehicle traffic so justifies), stabilized and paved so as to permit stopping. On ordinary roads, the provision of stabilized lateral strips of at least 0.7 m width, clearly differentiated from the carriageway, is **recommended**."

**Foto: de E30 zonder vluchtstrook, met overstekende voetgangers.**



## Hoofdstuk 14 – Kosten

**De hoogte van het beschikbare budget is 1,2 miljard Euro – maar geen van de alternatieven (in fase 1c) blijft binnen dit budget. Dat is dus een probleem, zeker als je bedenkt dat de meeste grote infrastructurele werken van de afgelopen jaren uiteindelijk ruim boven de begroting uitkwamen.**

De aanpassingen in de twee oost-varianten zijn in fase 1b als de financieel aantrekkelijkste varianten gezien en verder uitgewerkt. De andere alternatieven (west en combi) zijn niet verder uitgewerkt – dat maakt vergelijkingen moeilijk, want je weet niet of verder uitgewerkte west- of combivarianten duurder of goedkoper zouden uitwerken.

### ***Alternatieven van KvU en OV+++***

Maar nog ingewikkelder zijn voor wat betreft de kosten, de vergelijkingen met de openbaar vervoer-alternatieven van KvU en OV+++. De opstellers van het MER zeggen geen reële kosten voor deze alternatieven te kunnen opnemen en alleen kwalitatieve vergelijkingen te kunnen maken – problematisch. Openbaar vervoer kosten/batenposten kunnen kennelijk minder goed in een model gevangen worden en bovendien worden de kosten over verschillende 'lokets' verdeeld (zoals BRU, NS, rijksoverheid). Desondanks meent het MER dat de OV-opties veel duurder zullen zijn. Met name KvU zou veel duurder zijn – daarbij worden de bedragen 1,4 mld voor het tangentiële netwerk en de 3,9 mld voor een spoorverbinding naar Breda genoemd. Samen met nog aanvullende kosten komt dat op ruim 6 mld., veruit duurder dan alle andere doorgerekende alternatieven.

Tegenwerpingen zijn: 1. een spoorlijn naar Breda dient toch hoogstens beperkt ten laste van de regio Utrecht te moeten komen. 2. Een fatsoenlijke uitwerking van de kosten/batenanalyse van het openbaar vervoer en enige modelering daarvan ontbreekt.

Dat de schrijvers het KvU-pakket niet zien zitten en vooringenomen zijn, blijkt uit de conclusie: 'Het pakket gaat uit van geheel nieuwe OV-verbindingen. Omdat deze lijnen vooralsnog weinig reizigers trekken zijn de kosten voor exploitatie extra hoog.' Daarmee krijgt KvU geen eerlijke kans, terwijl de *ladder van Verdaas* toch iets anders voorstaat.

### **Hoofdstuk 14 op detail:**

De kostenvergelijking (tabel blz 240 bovenaan, § 14.4 onder Onderbouwing) is onleesbaar. Onduidelijk is welke totalen er staan, waarom de bijdrage van 20% opgeteld wordt bij de investeringskosten, in plaats er vanaf getrokken. De bouwkosten voor de 'optimalisatie bestaande bak variant' kunnen veel lager uitkomen als deze variant geoptimaliseerd wordt; zie commentaar bij hoofdstuk 13.

## F - Bijlagen

### Bijlage 1:

# Leefomgeving in geding door crisis

Uitgegeven: 14 september 2010 21:08

**AMSTERDAM - De kwaliteit van de leefomgeving staat door de economische crisis onder druk. Dat stelt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het dinsdag gepresenteerde Balans van de Leefomgeving 2010.**

© Inertia Stock

Volgens het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte is het moeilijker geld beschikbaar te krijgen voor de ontwikkeling van schone technieken.

Als investeringen in stedelijke ontwikkeling en in natuur en landschap teruglopen door bezuinigingen, dan zet dit zowel de leefbaarheid in de steden als de kwaliteit van natuur en landschap onder druk, aldus het PBL.

Het is daarom cruciaal op 'een slimme, doelmatige manier succesvol beleid' voort te zetten.

### Maatregelen

De afgelopen twintig jaar is volgens het planbureau de kwaliteit van de leefomgeving sterk verbeterd, mede dankzij het gevoerde overheidsbeleid.

"Lucht en oppervlaktewater zijn schoner geworden, de steden zijn aantrekkelijker om te wonen en de natuur krijgt meer ruimte."

Toch zijn er volgens het planbureau nog altijd grote problemen, zoals de klimaatverandering en de teruglopende bereikbaarheid van vooral de Randstad.

"Om het tij te keren zijn gerichte beleidsmaatregelen nodig. Dit zal een belangrijke opgave zijn voor het nieuwe kabinet."

### Rekeningrijden

Het planbureau denkt hierbij bijvoorbeeld aan een vorm van rekeningrijden. Dat is in de ogen van het PBL 'de meest doelmatige manier om te zorgen voor minder files en tegelijkertijd voor een schoner milieu'.

Balans van de Leefomgeving 2010 is de eerste editie van een integrale studie die het planbureau voortaan elke twee jaar uitbrengt.

## **Bijlage 2:**

### **Diverse berichten**

#### **Luchtkwaliteit. GGD-Utrecht laat het afweten**

Luchtkwaliteit is primair van belang voor de gezondheid. Opvallend is nu dat de wethouder die volksgezondheid in zijn portefeuille heeft, in Utrecht is dat Victor Everhardt (D'66), niet de wethouder is die verantwoordelijk is voor het luchtkwaliteitsbeleid. Opvallend is bovendien dat de GGD in Utrecht het wat luchtkwaliteit betreft volledig laat afweten. De GGD in Amsterdam en de provinciale GGD's zijn zeer actief, de GGD in Utrecht houdt zich echter in het geheel niet met luchtkwaliteit bezig.

In Utrecht wordt luchtkwaliteit beschouwd tot het domein te behoren van de wethouder voor verkeer en vervoer, Frits Lintmeijer (GroenLinks), en de afdeling die er zich mee bezighoudt is de afdeling Bereikbaarheid en luchtkwaliteit. En het is deze afdeling aan wie het meten van de luchtverontreiniging wordt toevertrouwd. Ook bij vorige colleges viel de luchtkwaliteit onder de wethouder van verkeer en vervoer. Dat is de belangrijkste reden waarom luchtkwaliteitsbeleid in Utrecht nooit van de grond is gekomen en waarom Utrecht tot op heden geen effectieve maatregelen heeft genomen om de luchtverontreiniging te bestrijden.

Het rapport *Milieueffecten Wegverkeer* (Algemene Rekenkamer, 2009) geeft als belangrijke oorzaak voor het traag op gang komen van luchtkwaliteitsbeleid in Nederland het uitblijven van ingrijpende maatregelen om het aantal autokilometers terug te dringen (blz. 6). Het gunstige effect van het schoner worden van motoren wordt meer dan volledig teniet gedaan door het negatieve effect van de groei van het aantal vrachtwagen- en autokilometers. Prioriteit nr. 1 in Nederland lijkt steeds meer te zijn: meer asfalt en meer parkeergarages om de groeiende automobilititeit te verwerken. Een verbetering van de luchtkwaliteit zit er daarom niet in.

Het domste wat je kunt doen als je de luchtkwaliteit wilt verbeteren, is de verantwoordelijkheid daarvoor te leggen bij ambtenaren wier taak en grootste zorg het is de bereikbaarheid te bevorderen, want bereikbaarheid is gewoon een ander woord voor automobilititeit. Vraag iemand van de afdeling verkeer en vervoer wat er gedaan moet worden om de luchtverontreiniging terug te dringen en hij zal antwoorden: meer rijstroken, bredere wegen en kruispunten met meer capaciteit. Ambtenaren waarvan de werkgelegenheid afhankelijk is van de groei van het autoverkeer, daarvan kan je niet verwachten dat zij zich inzetten voor vermindering van het autoverkeer.

Conclusie: als je de luchtverontreiniging werkelijk wilt terugdringen, breng de zorg (en het meten!) dan onder bij de afdeling en de wethouder volksgezondheid. (Mail, Kees van Oosten, 8 september 2010)

### **OV magazine over regionaal vervoer in Utrecht**

Utrecht wil de achterstand op het gebied van regionaal vervoer met spoed inlopen. Wethouder Lintmeijer (Groen Links) vertelt in OV Magazine aflevering 5 waarom in de regio Utrecht gekozen moet worden voor landelijke aanpak en waarom hij prioriteit geeft aan een tramnetwerk. In het artikel over bezuinigingen bij de overheid worden enkele consequenties voor het openbaar vervoer aangekaart, bijvoorbeeld het ontbreken van geld voor innovaties en extra vervoer in Gelderland en Noord-Holland. (OV-Magazine, 7 september 2010)

<http://www.ovmagazine.nl/>

### **Automobilist bereid om autogebruik aan te passen als positieve gevolgen duidelijk worden gemaakt**

Prijsbeleid wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Bij het publiek stuit deze maatregel echter op veel weerstand. Psychologe Geertje Schuitema ontdekte dat het draagvlak aanzienlijk toeneemt als mensen meer doordrongen raken van de positieve gevolgen voor zichzelf of de maatschappij. Schuitema: 'Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren.'

Schuitema promoveert 9 september 2010 aan de Rijksuniversiteit Groningen. (Persbericht Rijksuniversiteit Groningen, 1 september 2010)

[http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129\\_Schuitema](http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129_Schuitema)

Zie ook: dissertatie Priceless policies : factors influencing the acceptability of transport pricing policies

<http://dissertations.ub.rug.nl/faculties/ppsw/2010/g.schuitema/>

### **Lokale wegen en MER**

Bij aanleg of aanpassing van (lokale) wegen is meestal een milieueffectrapport (MER) nodig. In de factsheet wordt beschreven welke aspecten in het MER vooral aandacht vragen en hoe valkuilen zijn te vermijden. De factsheet is vooral bedoeld voor gemeenten en provincies die met een m.e.r. voor wegaanleg- of aanpassing te maken krijgen. (Commissie voor de Milieueffectrapportage Nieuws, 7 september 2010)

[http://docs1.eia.nl/cms/nieuws/Factsheet\\_14\\_Lokale\\_wegen\\_webversie.pdf](http://docs1.eia.nl/cms/nieuws/Factsheet_14_Lokale_wegen_webversie.pdf)

---

### **Kluit belazeren: 'Schone bussen'**

Moeten we het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, versie 2008) geloven dan is de gemeente Utrecht al heel ver in het schoner maken van bussen. Om dat aannemelijk te maken wordt de aanschaf genoemd van LPG-bussen (het zou gaan om 30% van het wagenpark van het stedelijk vervoersbedrijf). De suggestie wordt gewekt dat de gemeente met de aanschaf van de LPG-bussen een trend heeft gezet. De maatregel is ook opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit 2006, waarmee gesuggereerd wordt dat in 2006 de aanschaf van LPG-bussen werd overwogen.

Nu de feiten. De aanschaf van LPG-bussen dateert van 1997, 1998, 2000. Nadien zijn uitsluitend dieselbussen (Van Hool) besteld: 29 in 2004, 17 in 2006 en 32 in 2007. De laatste 32 waren afdankertjes van de Zuidtangent (Amsterdam) en waren op dat moment 7 jaar oud. En er is geen sprake van dat de gemeente na 2000 ook maar overwogen heeft nog meer LPG-bussen aan te schaffen.

De gemeente heeft de opstellers van het NSL niet gemeld dat het Bestuur Regio Utrecht, die de concessies verleent voor het stads- en streekvervoer in Utrecht, in 2008 besloten heeft tot de aanschaf van nog eens 144 dieselbussen. De BRU heeft de keuze in de concessievoorschriften opgenomen en de EURO-normen als uitgangspunt gehanteerd, maar niet dat het aardgasbussen, lpg-bussen of dieselbussen moeten zijn. Recentelijk zijn dus 144 conventionele dieselbussen aangeschaft en de LPG-bussen zullen op termijn ook door deze dieselbussen worden vervangen. Geleidelijk aan zullen namelijk alle bussen van type dieselbussen zijn (Memo Bestuur Regio Utrecht 9 januari 2009).

Kortom, de gemeente heeft de opstellers van het NSL misleidende informatie gestuurd en VROM doet geen moeite om de juistheid van de door gemeenten verschaft gegevens te controleren. Overigens, is het BRU opnieuw bezig concessievoorwaarden vast te stellen. Volgens de schaarse informatie die daarover naar buiten komt staan daar helemaal geen voorwaarden in m.b.t. milieu en luchtkwaliteit. En dat heeft de gemeente vast en zeker ook niet gemeld aan de opstellers van het NSL. (Mail Kees van Oosten, 9 september 2010)

### **Bijlage 3:**

#### **(bij reactie op Hoofdstuk 8 Natuur)**

(bron: Natuurlijk Lunetten, integraal groenplan, deel 1 inventarisatie, februari 2003. Uitvoering Bureau H.J.V. van den Bijtel en Stichting Ecologisch Advies, Utrecht)

Lunetten is een gevarieerde wijk met veel groen dat op een natuurlijke manier is aangelegd. Dit heeft zijn weerslag op de natuurwaarden van de wijk. De soortenrijkdom van Lunetten is hoger dan die van veel gebieden in het landelijke gebied en de levensgemeenschappen van bos en struweel, van waterrijke milieus en van grasland (pleksgewijs) zijn goed ontwikkeld.

De rijkdom en waarde van Lunetten blijken ook uit het hoge aantal bedreigde en kwetsbare dieren en planten (**Rode Lijst**-soorten) dat er wordt aangetroffen. Hoewel er op een aantal punten verbeteringen mogelijk zijn, is een van de belangrijkste opgaven voor het beheer van de wijk het handhaven van de huidige kwaliteiten.

De broedvogelbevolking van de groengebieden van Lunetten is goed ontwikkeld (...). Des te opmerkelijker is het dat er in de broedtijd in de wijk vier Rode Lijst-soorten aanwezig zijn (Lina & van Ommering 1996). Rekenen we de soorten uit de bijlage (zie bron, red.) ook mee dan zijn dat er zelfs zeven. Het gaat om de volgende soorten: Torenavalk, Steenuil, Ijsvogel, Groene specht,



Boerenzwaluw, Rietzanger en Kneu. In Lunetten komen de soorten voor in de aangrenzende ruigten en struwelen tegen de snelweg aan. Al met al kan gesteld worden dat Lunetten een rijke broedvogelbevolking met relatief veel bijzondere soorten herbergt. Om deze soorten ook voor de toekomst voor Lunetten te kunnen behouden is het van wezenlijk belang de kwaliteit van de habitats van deze soorten in stand te houden of te verbeteren en waar mogelijk het oppervlak ervan te vergroten. Er zijn in Lunetten 53 soorten broedvogels vastgesteld. Nieuwenhuis & Seure (1998) namen in 1997 in de groengebieden 42 soorten waar (bijlage 6). Aanvullend onderzoek ten behoeve van dit project leverde nog eens elf soorten extra op, waarvan er zich vijf ophielden in de groengebieden, te weten groene specht, ijsvogel, witte kwikstaart, kneu en rietgors. Soortenrijker is de vogelbevolking van de wijkdelen die grenzen aan de grotere groengebieden. Hier doen soorten als zwartkop, pimpelmees en putter hun intrede. Ook boerenzwaluw en huiswaluw zijn geregeld in deze wijkdelen waargenomen, en als er water aanwezig is, soepeend en meerkoet.

#### **Tijdens de inventarisaties zijn in Lunetten:**

- 19 soorten libellen waargenomen
- 15 soorten dagvlinders waargenomen
- vier soorten amfibieën voor.
- De aal (**Rode Lijst** in verband met zijn dramatische achteruitgang). Drie exemplaren houden zich op in warme, algenrijke oeverzones van grotere wateren in De Koppel-zuid.
- De waterrijke wijk Lunetten herbergt een gevarieerde libellenfauna.

#### **De waarde van de vegetaties van Lunetten**

- Een aantal van de in Lunetten voorkomende vegetaties kunnen zonder meer waardevol worden genoemd. In de eerste plaats dienen in dit verband de bossen en struwelen te worden genoemd, (...) met name de structuur van de randen. Aan de rand van veel bospercelen is sprake van een mooie overgang van opgaand bos naar struweel naar open grasland.
- Ook een deel van de graslandvegetaties van Lunetten is te beschouwen als waardevol.

#### **flora**

- In totaal zijn er in Lunetten zo'n driehonderd soorten wilde planten vastgesteld. Van de aangetroffen soorten zijn er drie opgenomen in het voorstel voor een **herziene Rode Lijst van Bedreigde en Kwetsbare Vaatplanten in Nederland** (van der Meijden et al.

2000). Dit zijn kamgras *Cynosurus cristatus*, goudhaver *Trisetum flavescens* en gewone agrimonie *Agrimonia eupatoria*.

Lunetten aan drie zijden omringd wordt door drukke wegen. Deze wegen vormen een grote barrière voor vooral soorten van bossen, graslanden en moerassige milieus die zich lopend of kruipend verplaatsen, en zelfs voor vliegende soorten (sommige vlinders) kunnen deze wegen een barrière vormen. Voor diersoorten die aan water zijn gebonden, worden de verplaatsingsmogelijkheden beperkt doordat alle watergangen die de wateren in Lunetten met de omgeving verbinden, door diepe duikers lopen. Behalve de duikers vormen ook de stuwten die op een aantal plaatsen in de watergangen zijn aangebracht een barrière, in het bijzonder voor stroomopwaartse verplaatsingen.

Om de huidige waarden van Lunetten op peil houden, is het gewenst dat de relaties met de naburige bossen en wateren in het Kromme Rijngebied hersteld of versterkt worden, zodat de populaties in Lunetten kunnen worden aangevuld met individuen van elders. Voor aan bossen en struwelen gebonden soorten is bijvoorbeeld Amelisweerd, dat op nog geen kilometer afstand van Lunetten ligt, maar daarvan gescheiden is door de spoorlijn en de A27, een (...) brongebied.

**De belangrijkste verbindingzone in de wijk wordt gevormd door de groenstructuren langs de randen**, de opgaande begroeiing en sloten op en aan de voet van het talud van de rijkswegen, park De Koppel en het Beatrixpark (aan deze laatste twee gebieden is in het gemeentelijk beleid de functie van kerngebied toegekend; Oost 1998). Deze gebieden aan de randen van de wijk vormen tezamen een vrijwel aaneengesloten soortenrijke groene gordel, die door een groot aantal soorten gebruikt wordt als leefgebied en door sommige grotere diersoorten als foerageergebied.

#### **Meenemen in de volgende MER-fase:**

**Versterken van de relaties met de omgeving. Doel:** de relaties met de omliggende gebieden wordt versterkt door de realisatie van functionele verbindingzones zodat ook voor matig mobiele soorten de uitwisseling van individuen mogelijk wordt.

**Bijlage 4:**  
**(bij reactie Hst 10)**

*In de MER (Paragraaf 10.1) ontbreekt de Agenda Vitaal Platteland (2004) en de uitwerking in het Meerjarenprogramma 2007-2013. Daarin staat het vigerende rijksbeleid voor landschap, groen en recreatie. Het rijk wil een gezond en wervend woon- en werkklimaat bevorderen, de ruimtelijke variatie en de samenhang tussen stad en land versterken, en de tekorten aan dagrecreatiemogelijkheden terugdringen door aanleg en een betere toegankelijkheid van de groene ruimte voor recreatief gebruik. Daarnaast bevat het het beleid voor het landelijk routenetwerk fietsen.*

*De prioriteit in het rijksbeleid voor ontwikkeling van bovenregionaal groen ligt in een aantal met name genoemde gebieden van bovenregionaal belang. Voor Utrecht zijn dat Groenraven Oost, Utrecht (West), en Noorderpark.*

*In de MER zijn de kernkwaliteiten benoemd van het Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals afgeleid uit Panorama Krayenhoff. De betekenis daarvan voor de verschillende deelgebieden van de Linie blijft echter abstract. Daarmee is de MER gedateerd. Het beleid is inmiddels (volgens afspraken in de bestuursovereenkomst NHW uit 2005), uitgewerkt in afzonderlijke programma's en visies voor de enveloppegebieden Kraag van Utrecht, Lunetten, Rijnauwen-Vechten, en Linieland. Wij verwachten dat de MER op de inhoud van deze programma's in zal gaan. Daarnaast ontbreekt in de MER de grote landschappelijke impuls vanuit de Nota Ruimte middelen (€45 miljoen) met een zwaartepunt in dit gebied: het ontwikkelen van Fort Vechten tot Nationaal Liniecentrum, een nieuwe fietsbrug bij de Plofsluis, inclusief het omringende en landschap en bijbehorende verbindingen.*

# 41. EVO, TLN, KvK Midden Nederland, KvK Gooi- Eem en Flevoland en VNO/NCW Utrecht

Geachte xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx,

Onderstaand treft u een reactie op het Hoofdrapport MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht aan van de EVO, TLN, de KvK Midden Nederland, de KvK Gooi- Eem en Flevoland en VNO/NCW Utrecht. Namens de genoemde organisaties zou de heer xxxxxx (EVO) een reactie verzorgen. De heer xxxxxx is echter helaas door ziekte uitgevallen. Daarom is de reactie vertraagd. De tekst zal ook nog per brief worden verzonden.

Brief

Betreft	Datum	ons kenmerk
MER 1 <sup>ste</sup> fase Ring Utrecht	23 september 2010	MW/GJV 20100923

Geachte mevrouw xxxxx,

Met dit schrijven reageren wij - EVO, Transport en Logistiek Nederland, de Kamer van Koophandel Midden Nederland, VNO-NCW Utrecht en de Kamer van koophandel Gooi- Eem en Flevoland - op het op 18 augustus gepubliceerde milieu effect rapport Ring Utrecht (MER). Voor we op een aantal specifieke zorgen uit het rapport ingaan, willen wij u en uw dienst complimenteren met het geleverde product. De complexiteit van de voorliggende vraagstukken met betrekking tot de toekomst van de Ring Utrecht is helder uiteengezet, wat het reageren voor een ieder vergemakkelijkt. Hieronder treft u de belangrijkste punten van aandacht volgens het bedrijfsleven.

## **Positieve effect van capaciteitsuitbreiding wegen op leefbaarheid onderbelicht**

De in 2009 door het bevoegd gezag vastgestelde voorkeursrichting stuurt aan op een verbreding van het wegennet rondom Utrecht. Al ten tijde van het opstellen van de richtlijnen voor het MER heeft het bedrijfsleven erop gewezen dat voor het draagvlak het van groot belang is de effecten van deze oplossingsrichting op specifiek het onderliggend wegennet (OWN) en dus de leefbaarheid, kwantitatief inzichtelijk te maken. Dit is deels gedaan (zie tabel p. 59) door de reductie van het aantal voertuigkilometers per alternatief op het OWN inzichtelijk te maken. Een verdere uitwerking naar verbetering van lokale luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, lokale natuurverstoring, soortbescherming, beïnvloeding landschap en vermindering van de lokale geluidsoverlast missen wij echter nog. Ook op deze punten zijn er wel gegevens beschikbaar gesteld maar onduidelijk blijft of deze data nu betrekking hebben op sec de leefsituatie langs het hoofdwegennet (HWN) of dat hierin de positieve effecten op het OWN zijn verdisconteerd. Een verheldering is hier op zijn plaats om de effecten van een mogelijke verbreding voor specifiek de lokale bevolking en het bedrijfsleven inzichtelijk te maken.

## **Rol overige planstudies in MER onduidelijk**

Naast de aanpak van de Ring Utrecht staan er in de Utrechtse regio nog vele andere projecten op de rol. Helder is dat RWS bij het vaststellen van de referentiesituatie ervan uit gaat dat de projecten A27/A1, A2, A12 Woerden - Bunnik Oost en A28 gerealiseerd zijn (zie p. 15). Minder duidelijk is het rapport over opname van de planstudies A27 Everdingen – Lunetten, A27 Lunetten - Hooipolder en A12 Woerden - Oude Rijn in de referentiesituatie. Het woord 'daarnaast' (p.15) wekt die verwarring.

Deze laatste projecten zijn echter nog wel in het rapport genoemd, hetgeen de indruk wekt dat zij wel zijn meegewogen in de referentiesituatie 2020. Dat geldt niet voor de onlangs aangekondigde planstudie OV. Wij gaan er dan ook vanuit dat de nog te kiezen aanpak van de Ring Utrecht zal dienen als uitgangspunt voor de verdere maatregelen op het terrein van het openbaar vervoer, zoals beoogd met de nieuwe planstudie. Ook vragen wij u de bevestiging dat het budget voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek rondom Utrecht dat nu is gereserveerd voor de planstudie Ring niet belast zal worden met de uitwerking van de planstudie OV.

## **Voldoende vertrouwen voor vervolgzet**

De voornoemde punten brengen een betere afweging tot de keuze van een voorkeursalternatief dichterbij. De organisaties benadrukken de noodzaak tot spoedige realisatie van het aantal noodzakelijke rijstroken. Dit om de doorstroming rondom Utrecht ook na 2020 te garanderen. Van belang is dat in de opvolgende fasen veel aandacht wordt besteed aan de in het rapport genoemde technische complicatie m.b.t. de Bak Amelisweerd. Dit om onverwachte vertraging in de realisatiefase van het project te voorkomen. Het project Ring Utrecht moet volgens het bedrijfsleven uiterlijk in 2020 gerealiseerd zijn, want ieder jaar vertraging dat dit project oploopt, kost het bedrijfsleven minimaal 84 miljoen euro aan fileschade.

Einde brief.

Met vriendelijke groet,

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beleidsadviseur Ruimtelijke Ordening,  
Verkeer en Vervoer - Regio Noord-West

Transport en Logistiek Nederland  
Boris Pasternaklaan 22  
Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
E [xxxxxx](mailto:xxxxxx) / I [www.tln.nl](http://www.tln.nl)

## 42. Natuur- en Milieufederatie Utrecht

Aan: Rijkswaterstaat Directie Utrecht Programmabureau VERDER

In Afschrift aan: Commissie voor de m.e.r.

Utrecht, 28 september 2010

Betreft: Inbreng Natuur en Milieufederatie Utrecht consultatie MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht



Geachte heer/mevrouw,

Dank voor de mogelijkheid om te kunnen reageren op de MER 1<sup>o</sup> fase Ring Utrecht. De Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU) plaatst kanttekeningen bij de uitvoering van de MER en stelt vast dat op een aantal essentiële vragen de MER 1<sup>o</sup> fase onvoldoende antwoord geeft. Omdat de kanttekeningen onder meer een directe relatie met het doel hebben is het de vraag of deze MER momenteel adequaat genoeg is om de studie conform het voorgenomen voorkeursalternatief te vervolgen. Goed nieuws is de mogelijkheid die wij zien om ruim honderd miljoen te bezuinigen.

### **Zoeken naar integrale oplossing**

Ons inziens wordt nog steeds niet voldoende integraal gekeken naar optimale oplossingen voor bereikbaarheid en leefomgeving. Wij denken dat die oplossing te vinden is door een goede mix van maatregelen op de weg en maatregelen voor OV, prijsbeleid en langzaam verkeer. Tot nu toe worden deze maatregelen te veel los van elkaar onderzocht op effectiviteit. Wij pleiten voor een insteek in de tweede fase waarin deze onderdelen meer dynamisch worden onderzocht en afgewogen. Daaraan leveren wij ook graag een bijdrage, zoals we eerder ook hebben laten weten aan het bevoegd gezag.

### **Samenwerking**

Juist daar waar verschillen van inzicht zijn, is samenwerking vruchtbaar. Een aantal regionale gemeenten is onvoldoende aangehaakt bij de studie. Opgaven m.b.t. leefbaarheid dienen in sterke coördinatie met de regio ingevuld te worden. De gemeente Utrecht moet in dat licht minstens mede bevoegd gezag blijven. Wij verwachten dat alle partijen groot voordeel hebben bij een goede samenwerking en dat de komende 10 jaar alles sneller zal verlopen als de samenwerking van bevoegd gezag in de planstudie blijft zoals deze is. Voorts zouden andere randgemeenten veel sterker bij het proces betrokken moeten worden, dan wel via Bestuur Regio Utrecht, dan wel zelfstandig.

### **Consultatie**

Voor omwonenden is het van groot belang dat de gezondheidssituatie verbetert. Momenteel is de ligging naast de A27 waarschijnlijk de meest ongezonde van de provincie Utrecht door een hoog geluidsniveau en een slechte luchtkwaliteit. Omdat de (snel)wegen rond deze wijken daar alles mee te maken hebben kunnen de huidige problemen niet los gezien worden van de mobiliteitsoplossingen. Tienduizenden hebben dus al grote last van de bestaande weg, terwijl de MER voorspelt dat de dagelijkse drukte met zo'n 100.000 auto's per dag toeneemt. Dat is ongeveer het aantal auto's dat over de A28 tussen Utrecht en Amersfoort rijdt. Een drukke snelweg erbij dus voor de aanliggende wijken. De ongerustheid van omwonenden is terecht.

Vanuit de hiervoor beschreven situatie is het gerechtvaardigd dat Rijkswaterstaat en VERDER veel aandacht besteden aan de bewonersgroepen rond de Ring. Na een weifelend begin verloopt dat redelijk naar tevredenheid van de omwonenden. Wij pleiten ervoor om daar veel aandacht aan te blijven besteden. Het proces rond de consultatie is op zich goed, maar de uitvoering liet te wensen over. Het ontbreken van mogelijkheid om schriftelijk te reageren buiten de avonden en de onduidelijkheid over de einde van de consultatieperiode schond het zojuist gewonnen vertrouwen. Wij raden de initiatiefnemers aan om meer vanuit de beleving van de omwonenden te redeneren. Het belangrijkste waar bewoners om vragen is dat hun huidige problemen en zorgen voor de toekomstige situatie serieus genomen worden.

In vervolg op de consultatie blijft onduidelijk hoe nu precies de besluitvorming plaatsvindt. Nergens is een overzicht te vinden in de tijd van wie waarover besluiten neemt en hoe de wisselwerking is tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

### **Expertcommissie**

In 2007 bracht de expertcommissie 3 adviezen uit over de pakketstudies (voorafgaand aan de planstudie en de regionale uitwerkingen). Het volgende deel uit de adviezen (ook al ging dit over het beoordelingskader) vat dat goed samen:

*Welke bijdrage leveren de voorgestelde oplossingsrichtingen aan het realiseren van de ambities van de Regio Utrecht? En dat is fundamenteel anders dan het aanpakken van knelpunten gebaseerd op bijvoorbeeld spits/freeflow-verhoudingen. [...] Maatregelen gericht op de bereikbaarheidskwaliteit hoeven niet altijd te leiden tot het oplossen van knelpunten op de plek waar deze zich voordoen.*

Het gaat erom dat een overschrijding van de NoMo norm ('knelpunt') – in de spits te langzaam op een traject – niet gelijk staat aan regionale bereikbaarheid. Voorts zou volgens de experts de ruimtelijk-economische visie (en de netwerken die daarbij horen), integraliteit (van deur tot deur (ketenmobiliteit)) en de samenhang in de uitvoering de rode draad moeten vormen bij de aanpak. Deze aanbevelingen staan nog steeds en het is de moeite waard om de adviezen nogmaals door te nemen.

### **Doelen Bereikbaarheid**

Vanuit de adviezen van de expertcommissie is het een kleine stap naar het doel zoals beschreven in de startnotitie:

*Het doel van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland. Dit om een voortgaande economische ontwikkeling van de regio en de Randstad mogelijk te maken. Ten eerste is in de MER niets terug te vinden over de effecten op de economische ontwikkeling en is het dus niet duidelijk of de verschillende alternatieven hier nu wel of niet aan bijdragen of onderscheidend zijn. Omdat dit een primair doel is van de planstudie zal in deze fase al enige duidelijkheid over moeten zijn.*



Ook vinden wij niet terug dat regionale bereikbaarheid een rol gespeeld heeft bij het uitwerken van alternatieven. Bij de keuzes van fase 1b naar 1c en bij de voorgenomen voorkeursrichting hebben andere motieven een rol gespeeld dan regionale bereikbaarheid. Op basis van de paragraaf 'voorkeursrichting' onder 4.2 van het hoofdrapport is de veronderstelling dat bereikbaarheid wordt versmald tot het de NoMo-norm.

Er zijn geen argumenten te vinden waarom de multimodale richtingen (OV+++ en KvU) niet verder zijn onderzocht in 1c. Als scherprechter is de NoMo norm niet waarschijnlijk, want voor de wegalternatieven zijn de scores ook matig. Kosten zijn het niet, want dan was 'Combi' zeker gesneuveld. Vermindering voertuigverliesuren kan het niet zijn, want dan waren de multimodale richtingen absoluut verder aangescherpt in fase 1c. Kwaliteit van de leefomgeving is evenzo niet leidend geweest. De enige overeenkomst is toename van het autoverkeer.

De planstudie *streeft* volgens de startnotitie naar het halen van de NoMo norm –zoals dat ook een streven is in de Nota Mobiliteit. Dit streven lijkt echter tot doel verheven. Wij betreuren dit ten zeerste omdat hiermee alternatieven die betere resultaten bieden voor bereikbaarheidsknelpunten in bredere zin dan de NoMo-norm én voor de leefomgeving hiermee buiten beeld verdwijnen. Wij pleiten – nogmaals – voor ruimte in de tweede fase om deze integraliteit wél leidend te laten zijn.

### **Inpassing en leefbaarheid**

Als inpassingsdoel staat omschreven: *Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg.*

Op basis van de MER 1<sup>o</sup> fase is er nog geen zicht op het realiseren van het inpassingsdoel. Hoewel veel rond de inpassing en milieuhinder in de MER 2<sup>o</sup> fase onderzocht moet worden, zijn de scores in de MER ver onder de maat. Bovendien zijn de effecten op het onderliggend wegennet niet beschouwd.

Daarbovenop, tijdens de informatieavond op 23 september 2010 in Maarssen over de MER ring Utrecht bleek feitelijk dat men zich slechts gebonden volgt aan de wettelijke richtlijnen. Dat belooft geen verbetering als bedoeld in de richtlijnen.

### **Milieu**

Om te beginnen is het gezondheidshoofdstuk vernieuwend. Dit is een flinke stap voorwaarts. We missen nog wel echt de effecten. De dosis is duidelijk en die indicatoren staan op rood. Er ontstaat een zeer gemengd beeld van meer en minder doses. In eerste instantie is het erg onduidelijk hoe de cijfers tot stand komen doordat toe- en afname van hinder zich ongelijkmatig voordoen. Echter, bij nadere bestudering ziet het er naar uit dat – in grote lijn – gebieden waar de gezondheid het meest onder druk staat de situatie erger wordt en in betere gebieden beter. Dat komt wellicht door de aanname dat in die laatstgenoemde gebieden (verder van de Ring) het (sluip)verkeer afneemt. Deze aanname is bijzonder omdat er verder nog vrijwel niets is onderzocht over de effecten op het onderliggend wegennet.





Daarnaast speelt een rol dat de werkelijke effecten nog onduidelijk zijn. Wat betekent het nu voor de gezondheid van de regio? Wellicht dat deze effecten in kleinere gebieden of wijken opgedeeld moeten worden. Daarmee wordt gelijk duidelijk wie profiteert van de maatregelen en wie er last van heeft.

## **Referentie 2010**

Om de effecten te berekenen is gebruik gemaakt van een referentie in 2020, zonder dat duidelijk is wat de huidige belasting van het wegennet en het milieu is. Daar hebben wij grote bezwaren tegen. We begrijpen en ondersteunen dat er ook een uitgangssituatie 2020 is. Zo is het mogelijk om in de toekomst de effecten met elkaar te vergelijken. Maar het ontbreken van het nu (of bijvoorbeeld 2008) geeft te weinig inzicht in de waarde van de geprognoseerde toename van de effecten. Wij pleiten daarom voor opname van een referentie waarvan al gevalideerde gegevens beschikbaar zijn.

Het bezwaar heeft te maken met bijvoorbeeld de waarde die toegekend moet worden aan het huidige gebruik en overlast. Pas dan kunnen plannen beter op hun merites beoordeeld worden. Tegelijk vragen wij ons af wat de invloed is op bijvoorbeeld te nemen geluidsmaatregelen langs de A27 omdat daar tussentijds volgens planning nog een tweetal rijstroken worden toegevoegd. De vraag rijst bijvoorbeeld of er een ander beeld ontstaat ten behoeve van maatregelen als het voorstel direct een uitbreiding van 8 naar 14 rijstroken in de bak zou inhouden, in plaats van 8 naar 10 en vervolgens naar 14 rijstroken.

En ook rijst een vraag rond het Spoedwetproject A27 Lunetten-Rijnsweerd en de uitgangssituatie rond de effecten op de EHS. De effecten op de kwaliteit van de EHS van dit Spoedwetproject, onder meer door geluidstoename, zijn niet omschreven in de MER (zie onze inspraakreactie op dat project). Is nu de nieuwe uitgangssituatie (van de planstudie Ring Utrecht) voor de EHS de situatie na het Spoedwetproject waarvan de effecten niet onderzocht zijn? Betekent dat dan een verslechterde situatie (vanuit de spoedwet) die als het ware wordt gelegaliseerd door deze als referentie te nemen voor een nieuwe aantasting? Op deze wijze zijn er meer vragen te stellen doordat de referentie van de feitelijke situatie tijdens het onderzoek niet is meegenomen.

## **Geluid**

Allereerst komt een vraag bij ons op. Waarom wordt in geval van het berekenen van de geluidsbelasting uitgegaan van verkeer dat volledig doorstroomt in de referentiesituatie en waarom speelt bij het berekenen van luchtkwaliteit congestie wel een rol? Dat lijken primair andere uitgangspunten terwijl het toch om emissies bij voertuigen gaat. Het reële uitgangspunt van lucht heeft de voorkeur. De geluidskwaliteit bij congestie is beter dan bij doorrijden. De geluidsbelasting bij congestie is dus minder, maar dat komt niet uit de berekening. Juist omdat verschillen tussen de oude de nieuwe situatie een belangrijke rol spelen bij het wel/niet nemen van maatregelen is de virtuele situatie van doorrijden in de uitgangssituatie misleidend. Tot slot wordt geluid niet cumulatief en in volledige belasting berekend, en luchtkwaliteit wel.

Specifiek willen wij aangeven dat de wijze waarop geluid wordt berekend anders moet. Geluid wordt berekend zonder bronnen in de directe omgeving mee te tellen. Voor Lunetten bijvoorbeeld bestaan spoor, Waterlinieweg en ander onderliggend wegennet niet in de berekening voor geluidsoverlast en bijbehorende maatregelen. Dat zelfs de A12 en de A27 losstaand worden berekend is ongekennd. 1 project, 1 wegbeheerder en toch wordt voor geluidsmaatregelen m.b.t. de A27 de A12 op geluidloos gesteld en vice versa. Wij vragen u dit te voorkomen want maatregelen dreigen op een volstrekt irreële wijze genomen te worden.



Op EU geluidskaarten van Utrecht 2006 voor wegverkeerslawaaï (dus zonder spoor) blijken in Lunetten delen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 55 dB, in de referentie 2020 van het DGMR rapport d.d. 3 juni 2010 (zonder geluidsmaatregelen, A27 bak met 10 rijstroken) een belasting van minder dan 48 dB te hebben. Een verschil van *minstens* 7 dB. Iedere 3 dB betekent een verdubbeling van geluid. Dat ondanks meer verkeer de herrie meer dan 80% afneemt achten wij – ook voor 2020 – zeer onwaarschijnlijk. Daarbij is er nog een zwaarder kanttekening te maken. Door metingen bij Voordorp is er een belangrijke indicatie dat zelfs de genoemde kaart uit 2006 nog een stevige onderschatting is van het werkelijke geluid. Het verschil loopt op tot ruim 11dB.

Het uitsplitsten van allerlei projecten *en* geluidsbronnen (weg en spoor, HWN en OVN, A12 en A27, project A27 Lunetten – Rijnsweerd en Ring Utrecht) gecombineerd met de MER richtlijn om de situatie te verbeteren leidt voor ons tot de vaststelling dat slechts een wettelijk verplichte geluidsbescherming ontoereikend is.

Opmerkelijk is de vermelding in het achtergrondrapport dat het niet mogelijk is om geluidsmaatregelen te nemen als voor OV gekozen wordt. Dit is onjuist. Het is wel zo dat men bij het nemen van wegmaatregelen in veel gevallen *verplicht* is om maatregelen te nemen. Er bestaat echter geen verbod op het nemen van geluidsmaatregelen. Nu al zijn er vele duizenden (ernstig) slaapverstoorden en vele duizenden met ernstige geluidshinder blijkt uit vele studies. Overheden kunnen hier iets aan doen ook zonder nieuwe wegen, maar het budget komt dan niet van Rijkswaterstaat.

Vooraf in het kader van geluid zou in de vervolgfase ook beschouwd moeten worden wat de effecten zijn van een verlaging van de maximumsnelheid – naar 80 km per uur – op de hele Ring. Dat zal tevens de nodige positieve effecten hebben op het ruimtegebruik.

### **Luchtkwaliteit**

Prijsbeleid is onderdeel van het NSL. Wat de status wordt van het NSL is daardoor onduidelijk. Daar bovenop bleek dit jaar dat rekenmodellen te optimistisch vormgegeven zijn (o.a. m.b.t. zeezoutaftrek en emissies vrachtverkeer). De luchtkwaliteit paragraaf zoals nu opgenomen in de MER staat daarmee onder druk. Wij vragen daarom een toelichting op de waarde van de nu gepresenteerde cijfers.

### **Klimaat**

We vinden in deze fase nog te weinig over de effecten op het klimaat, bijvoorbeeld door toename van CO<sub>2</sub> emissies.

### **Water**

Dit hoofdstuk in het achtergrondrapport is voor ons verwarrend. Niet duidelijk is of en welk onderzoek is verricht na fase 1a. In de tabellen zijn alleen de termen te vinden die gebruikt zijn in fase 1a en ook de verwijzing naar hoofdstuk 7.4 is niet afdoend. Inschatting van de effecten in deze fase is daarom vooralsnog onvoldoende vormgegeven.



## **Mobiliteit Verkeer op het onderliggend wegennet**

In de MER Richtlijnen staat beschreven:

*Problemen op het onderliggend wegennet De problemen op het hoofdwegennet veroorzaken direct en indirect effecten op het onderliggende wegennet (OWN). Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk. Beschouw daarbij:*

*de bereikbaarheidsproblemen van steden en dorpen.  
het aandeel sluijverkeer*

Wij vinden het zeer noodzakelijk dat er een diepgaande analyse komt van het onderliggend wegennet, met het VRU model. De huidige informatie is zeer beperkt. Voor de bereikbaarheid van de regio Midden Nederland en de leefbaarheid is het evenzo van belang dat de situatie hier verbetert. De toename van verkeer op de A27 met 50% t.o.v. 2010 betekent dat aan en afvoer van verkeer in de woon- en werkgebieden sterk toeneemt. Wat zijn de effecten daarvan? Dit geldt voor het gehele onderliggend wegennet maar in het bijzonder voor de Waterlinieweg. We vragen de commissie voor de m.e.r. te beoordelen of de huidige omschrijving van het OWN voldoende tegemoet komt aan de richtlijnen voor deze fase.

### **Weg en OV, Kracht van Utrecht**

Zou men vermindering van reistijdverlies op regionaal niveau beschouwen als een goede indicator van bereikbaarheidskwaliteit dan zou de Kracht van Utrecht (KvU) zonder meer doorgaan naar fase 1c en verder. Dat in fase 1c de KvU niet verder is aangescherpt maar ter zijde is geschoven is onvoldoende toegelicht en gemotiveerd. Op basis van de gegevens was het logischer om de alternatieven West en Combi al op dat moment te laten vallen.

Het is daarom lovenswaardig dat een drietal adviesbureaus samen met SOESA wel de KvU hebben aangescherpt. De bureaus APPM, Strukton en Stratagem hebben de KvU aangescherpt. Daaruit blijken veel lagere kosten dan voorgeschoteld in de MER. De financiële haalbaarheid gecombineerd met de positieve effecten voor bereikbaarheid (3-5 x minder voertuigverliesuren dan in de oost-alternatieven en meer keuzevrijheid) en leefbaarheid maken van de KvU een realistisch perspectief. Het rapport zou daarom integraal opgenomen moeten worden in de MER fase 1 en deel moeten uitmaken van het voorkeursalternatief.

Wellicht dat de lastige vergelijkbaarheid van de uitkomsten van diverse onderzoeken een rol speelt. De KvU en OV+++ effecten zijn lastig vergelijkbaar met de wegvarianten. Die onvergelijkbaarheid van onderwerpen speelt op veel punten in de MER overigens een rol. Net als de onduidelijkheid over de waardering van effecten. Wat is positief, negatief en belangrijk?

Hoe moet nu om worden gegaan met die geconstateerde lastige vergelijkbaarheid? En bovendien de verschillende geldbronnen die beschikbaar zijn voor weg en OV maatregelen? Ons pleidooi voor opname van de KvU in de MER heeft gestuit op weerstand vanwege deze twee (feitelijk praktische) punten. Het is echter toch gelukt om hier iets mee te doen. Hoewel we verbeterpunten zien voor de presentatie van de effecten en kosten van de KvU is toch gerekend en zijn er uitkomsten. Als de wil – of een Kamermotie – er is dan zijn er mogelijkheden. Het praktische van de bezwaren is dus om te zetten in 'yes we can'. Die mentaliteit is nodig bij het proces in de MER 2<sup>o</sup> fase.



## **Pijlers van de Kracht van Utrecht**

Ondanks dat sommigen anders willen doen geloven gaat het hier niet om een en-en of een of-of keuze 'weg' en 'openbaar vervoer'. Het gaat om het halen van het bereikbaarheidsdoel in relatie tot het inpassingsdoel. Daarvoor levert de KvU uiterst kansrijke bouwstenen – zeker nu meer duidelijk is over de kosten in de KvU 2.0. De keuze voor het voorkeursalternatief kan niet genomen worden zonder een veel diepgaandere uitwerking van de KvU en effecten en maatregelen op het HWN en OWN. En daarbij kan voorshands niets uitgesloten worden over de oplossingen – en dus ook niet over en-en of of-of.

De belangrijkste pijlers van de KvU – we noemen het tramnetwerk en prijsbeleid – zouden minstens als elementen van het voorkeursalternatief moeten meegaan. Dat maakt de MER ongetwijfeld niet makkelijker maar wel een stuk beter. Daarvoor is een positieve grondhouding van de initiatiefnemers nodig. Wij zeggen: meer bereikbaarheid, meer leefbaarheid, meer keuze en meer ruimte.

Natuurlijk zijn wij enthousiast over het MIRT onderzoek OV dat is aangekondigd door de Minister. Maar het is een gemiste kans dat daardoor minder zicht is op de algemene bereikbaarheidskwaliteit. Dat zou namelijk beter gewaarborgd zijn door opname of koppeling in de planstudie Ring Utrecht.

## **Prijsbeleid**

Prijsbeleid blijkt van eminent belang. Begrijpelijk bestaat onzekerheid over de toekomst van prijsbeleid. Iedere deskundige echter is overtuigd van het nut van prijsbeleid – los van de technische invulling. Wij gaan er daarom van uit dat prijsbeleid er (uiteindelijk) komt. Wij pleiten voor meer onderzoek in de MER naar prijsbeleid – onder meer naar regionale toepassing. Bovendien is er een directe relatie met prijsbeleid en de het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

## **A12: kans op ombuiging van €124.000.000**

Het is erg onduidelijk waarom de A12 verbreed moet worden. Op het NoMo traject van de A12/A2 is er geen overschrijding van de NoMo norm (blz. 78, achtergrondrapport) in de referentie en neemt het verkeer zelfs af (blz. 74) of heel licht toe. Dit zet grote vraagtekens bij de noodzaak om 124 miljoen euro te investeren in de verbreding van het traject.

## **Inpassing en ruimte Niet bewezen technologie**

De NMU maakt zich zorgen over het gebruik van niet bewezen technologie bij het vlies bij de bak van Amelisweerd. We hebben hier geen achterliggende informatie over gevonden maar wel een summiere toelichting op gekregen van Rijkswaterstaat. De risico's die genomen worden liggen in een klein, kwetsbaar en druk bezocht gebied. Wij vragen om een back-up plan voordat gekozen wordt voor een voorkeursalternatief. Wat gaat er gebeuren als e.e.a. toch te risicovol blijkt of teveel negatieve effecten op de omgeving heeft? Kan dan gedurende het proces toch nog een hele andere wending komen aan het voorkeursalternatief? Wellicht een die anders onaanvaardbaar was geweest? Bijvoorbeeld de bak langs de bak die een grote hap uit Amelisweerd neemt?



## Ruimtegebruik en ruimtelijke visie

De ruimtelijke impact is waarschijnlijk zeer groot. Dat is daarmee een van de kernvraagstukken voor het vervolg van de MER. Een brede – mede door maatschappelijke organisaties gevoede ruimtelijke visie – dient vooraf aan dit proces te gaan. Het gaat dan om stad-land verbindingen tussen Utrecht en het Noorderpark, Utrecht en Amelisweerd, Houten en Utrecht en het gebied rond Oud Wulven en fort Vechten, de (rode) ontwikkelingen op de Uithof ook na 2020, projecten rond de Nieuwe Hollandse Waterlinie en andere zaken. Diverse ontwikkelingen zijn nog onvoldoende geadresseerd. Hierover is inmiddels – vruchtbaar – overleg met de bevoegd gezagen.

## Noordelijke Randweg Utrecht

De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is een traject waar kansen liggen met de voorliggende plannen. De weg vormt een barrière tussen stad en recreatie- en natuurgebied Noorderpark. Alles staat en valt echter met een goede inpassing. De openheid van het Noorderpark gaat slecht samen met het plaatsen van een geluidsscherm. Tegelijk vrezen wij een sterke toename van geluid, zeker bij 100 km per uur.

Wij verwachten dat een snelheidsregime van 80 km per uur al een eerste goede bijdrage levert voor inpassing. Daarnaast vragen wij om een heroverweging of de Koningin Wilhelminaweg wel volledig op alles aangesloten moet blijven. Wij denken van niet. Nu dient zich de kans aan om sluipverkeer te weren. Bovendien zal het de inpassing rond Blauwkapel vereenvoudigen als daar niet HWN en OWN op alle mogelijke wijzen met elkaar verbonden wordt.

## Aanvullende richtlijnen MER

Naar aanleiding van het voorgaande doen wij een voorstel voor aanvullende richtlijnen en denkrichtingen voor richtlijnen. Op basis van onze inbreng zijn nog meer suggesties mogelijk. Daarbij de kanttekening dat richtlijnen soms feitelijk in de eerste fase thuishoren.

In het vervolg van de planstudie worden *integrale* oplossingen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimte nader uitgewerkt

Maak een inhoudelijke koppeling tussen het MIRT onderzoek regionaal OV en beschouw daarbij effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid.

Maak een structuurvisie van zoals bedoeld in de nieuwe Tracéwet en Wro

-Voeg een *gevalideerde* referentiesituatie toe, bijvoorbeeld 2009 of 2008.

Voorzie in een heldere en verankerde rol voor de regiogemeenten (naast Utrecht als bevoegd gezag).

Licht de keuzes in het proces zo toe dat deze tegemoetkomen aan het bereikbaarheidsdoel

Neem als referentie voor geluidsmaatregelen de situatie zonder de realisatie van het Spoedwetproject A27 Lunetten Rijnsweerd.

Neem als referentie voor effecten op de natuur en EHS de situatie zonder de realisatie van het Spoedwetproject A27 Lunetten Rijnsweerd.

Maak de effecten op de gezondheid inzichtelijk, wat zijn nu echt de effecten op de gezondheid?

Laat de gezondheidseffecten en doses zien op wijkniveau of buurtniveau en daarbij de veranderingen die plaatsvinden in 2010, referentie 2020 en in de voorkeursalternatieven.

Bereken de werkelijke gecumuleerde geluidsbelasting in 2010, referentie 2020 en in de voorkeursalternatieven.

Beschouw de A27 en de A12 te allen tijde als 1 traject voor het berekenen van de geluidsmaatregelen.

Maak een risicoanalyse van effecten op luchtkwaliteit vanwege onzekerheden rondom het NSL.

Maak telkenmale gebruik van de recentste inzichten in de berekeningen van luchtkwaliteit.

Maak een diepgaande analyse van de effecten op het OWN en in het bijzonder aan- en afvoerwegen. Dit zowel in het kader van gezondheid als bereikbaarheid.

Maak een uitgebreide studie naar vormen van prijsbeleid – ook naar regionale vormen – zelfs als deze rechtsweg nog niet rond zijn en pas deze toe als bereikbaarheidsmaatregel.

Beschouw ook als de effecten van een snelheidsverlaging (geluid, bereikbaarheid en ruimte) naar 80 km/uur.

Maak voorafgaand aan de keuze van voorkeursrichtingen een back up plan als het gebruik van niet bewezen technologie faalt.

Beschouw de effecten op de NRU als weg met een snelheidsregime van 80 km per uur.

Beschouw – vooral rond de NRU – de mogelijkheden om minder wegen op elkaar aan te laten sluiten. Besteedt daarbij vooral aandacht aan het Robert Kochplein en afsluiting van de verbinding aldaar met de Koningin Wilhelminaweg en de A27.



## **Conclusie**

Op basis van het bereikbaarheidsdoel en het inpassingsdoel is duidelijk dat multimodaliteit een centrale rol moet spelen. Het voorkeursalternatief moet integraal zijn, dus moet het een sterk verbeterd OV-, en fietsnetwerk, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, benuttingsmaatregelen op het wegennet en zo nodig uitbreiding van de wegcapaciteit omvatten. Alleen dan kan een oplossing worden gevonden die per saldo leidt tot verbeterde bereikbaarheid én leefomgevingskwaliteit. Wij doen hierbij de suggestie dat gebruik wordt gemaakt van de nieuwe Tracéwet en Wro zodat een structuurvisie en gebiedsagenda tot stand komen. Dat maakt het mogelijk om de diversiteit aan verantwoordelijkheden, onderzoeken en geldstromen bij elkaar te brengen. Daarvoor is wel een plan-MER nodig die toereikend is voor de Structuurvisie. Graag ontvangen wij een reactie op dit voorstel.



## 1. Metingen juni 2010

### A. Meetpunt Augusto Sandinostraat Utrecht, voorzijde

Afstand tot wegas (middenberm) A27: 82 meter

Tijd: maandag 7 juni 2010, 17.00 uur tot donderdag 10 juni 2010, 15.00 uur



Rode lijn: ongecorrigeerd meetresultaat uurgemiddeld equivalent geluidniveau in dB(A)

Groene lijn: wanneer de meetomstandigheden voldoen aan de meteoraamcondities

Vergelijking van deze meetwaarden met berekende waarden Rijkswaterstaat en RIVM:

	Geluidkaart Rijkswaterstraat 2006	Geluidkaart RIVM 2008	Meetresultaat 2010 met inachtneming meteoraam	Meetresultaat 2010 zonder inachtneming meteoraam
$L_{den}$ (dB)	56	55	65	64
$L_{night}$ (dB)	<50	-	58	57

Toegepaste correcties:  $C_{refl} = -3$  dB (meting vanaf de gevel, dus wordt 3 db afgetrokken)

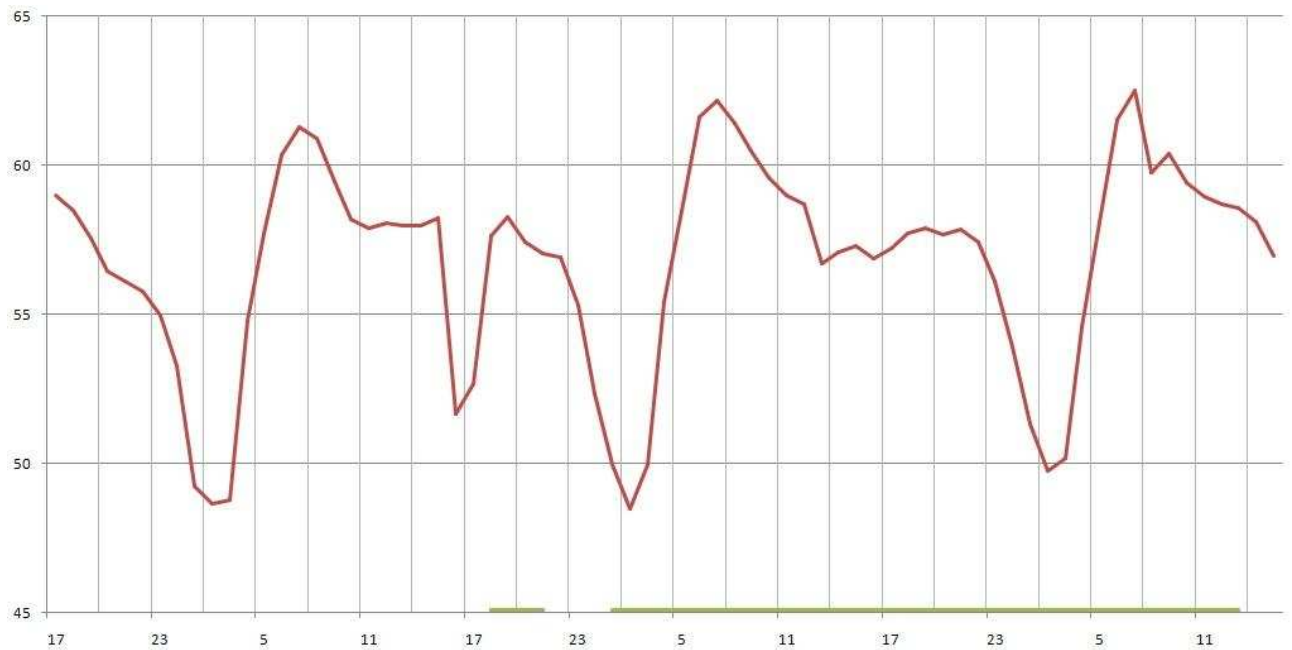
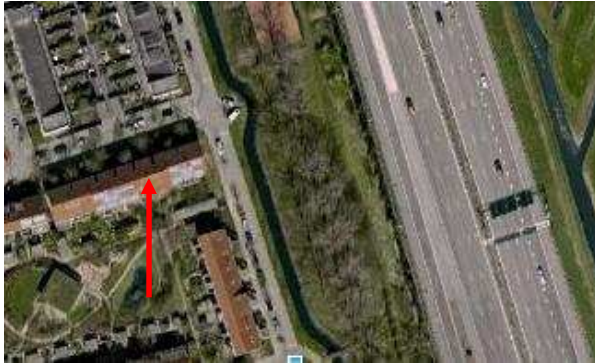
$C_{m(eteo)} = 0$  dB (toegepast in de formule van het meetvoorschrift komt dit op 0 uit)



## B. Meetpunt Simon Bolivarstraat Utrecht, achterzijde

Afstand tot wegas (middenberm) A27: 105 meter

Tijd: dinsdag 1 juni 2010, 17.00 uur tot vrijdag 4 juni 2010, 15.00 uur



Rode lijn: ongecorrigeerd meetresultaat uurgemiddeld equivalent geluidniveau in dB(A)

Groene lijn: de meetomstandigheden voldoen aan de meteoraamcondities

Vergelijking van deze meetwaarden met berekende waarden Rijkswaterstaat en RIVM:

	Geluidkaart Rijkswaterstaat 2006	Geluidkaart RIVM 2008	Meetresultaat 2010 met inachtneming meteoraam	Meetresultaat 2010 zonder inachtneming meteoraam
$L_{den}$ (dB)	55	53	64	63
$L_{night}$ (dB)	<50	-	58	56

Toegepaste correcties:

$C_{refl} = -3$  dB (meting vanaf de gevel: 3 db aftrekken)

$C_{m(\text{eteo})} = 0 \text{ dB}$  (uitkomst formule meetvoorschrift) Voor de vergelijking met de rekenresultaten (RIVM / RWS) is een zichthoekcorrectie toegepast van +3 dB vanwege de locatie van het meetpunt, nl. de achterzijde (gevel staat haaks op wegas).

## 2. Toelichting

De gebruikte meetapparatuur registreerde het geluid vanaf de gevel om de 10 seconden. Van daaruit is een uurgemiddelde berekend.

Voor de berekening is de standaardprocedure zoals beschreven in het meetvoorschrift van de Wet Geluidshinder gehanteerd

(<http://www.stillerverkeer.nl/rmv/Wetgeluidhinder/bijlageIIIversieaug09.pdf>).

De vereiste meteoraamcondities zijn meegenomen en apart doorberekend. Deze zijn ontleend aan de uurwaarden tijdens de betreffende meetperiodes van het KNMI, meetpunt De Bilt.

(Meteoraamcondities schrijven voor bij welke weertypen een meting geldig is en worden vermeld in het meetvoorschrift Wet Geluidshinder.)

Er is op elk punt gedurende 3 dagen gemeten, dit is ver boven de minimaal vereiste 10 minuten.

Afwijkingen bij langduriger meting zullen marginaal blijken te zijn.

Het aantal en de soorten voertuigen op de A27 zijn niet geteld over de betreffende tijdsspannen.

*Lden* betekent het geluidsgemiddelde gedurende het hele etmaal (day, evening, night). *Lnight* betekent het geluid gedurende de nacht. Geluidkaart Rijkswaterstaat (2006):

<http://www.rijkswaterstaat.nl/geotool/index.aspx?projecttype=geluid>

Geluidkaart RIVM (2008):

<http://cerberus.rivm.nl/geluid/geluidbel.php?ix=138&iy=458&x=246&y=31>

De geluidkaarten van Rijkswaterstaat dateren uit 2006:

[http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen\\_en\\_projecten/geluid\\_rond\\_snelwegen\\_nederland/index.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/geluid_rond_snelwegen_nederland/index.aspx)

Modellen zoals RWS die hanteert kunnen geen rekening houden met diverse factoren in de realiteit: de kwaliteit van het asfalt, windrichtingen, soorten en snelheden van het verkeer, mogelijke verschuiving (vrachtverkeer) naar 's nachts rijden en de toename van het verkeer tussen 2006 en 2010.

20 september 2010

Werkgroep A27 Voordorp, Utrecht

## REACTIES VAN GEMEENTEN

## 43. College van B&W, gemeente De Bilt, Bilthoven

Geachte heer, mevrouw,

Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van de MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. Met deze brief willen wij u een aantal aandachtspunten meegeven voor de verdere uitwerking van de 2<sup>e</sup> fase MER en het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Het betreft:

- Voldoende aandacht voor de inpassing van de aanpassingen die worden doorgevoerd aan de verschillende delen van de Ring Utrecht, inclusief de knooppunten. Uitgangspunt daarbij is ons inziens behoud van aanwezige waarden. Onze specifieke zorg gaat uit naar de aanpassingen aan knooppunt Rijnsweerd en het deel van de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de afslag Bilthoven. Tot op heden is met name voor dit laatste deel van het traject onvoldoende aandacht in de rapporten;
- Een zo optimaal mogelijke inpassing, waarbij maximaal rekening gehouden wordt met:
  - o De aanwezige bestaande bebouwing langs de snelweg;
  - o Overlast van geluid;
  - o Overlast van fijnstof;
  - o De totale leefkwaliteit van de gebieden direct langs de wegen en in het bijzonder de A27;
  - o De bereikbaarheid (o.a. per fiets) van omliggende – voor inwoners van de regio waardevolle en belangrijke – gebieden, zoals het Noorderpark;

Daarbij wijzen wij u graag op de omgevingsdoelstelling zoals die in het MER 1<sup>e</sup> fase is omschreven: "de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg". Wij gaan er van uit dat deze omgevingsdoelstelling gelijkwaardig aan de bereikbaarheidsdoelstelling wordt gehanteerd bij de verdere uitwerking en toetsing van de verschillende alternatieven in de MER 2<sup>e</sup> fase;

- Meer duidelijkheid over de verbanden tussen de verschillende lopende planstudies. Inzicht in de afstemming van de maatregelen die in de verschillende studies worden voorgesteld ontbreekt. Dat leidt tot onduidelijkheid bij belanghebbende partijen en twijfel over de juistheid van de afwegingen die worden gemaakt. Naar onze mening dient dubbel werk voorkomen te worden, evenals het vooruitschuiven van maatregelen die evident lijken te zijn. Concreet vragen wij inzicht in de aansluiting van de hoofdrijbaan van de A27 vanaf de Ring Utrecht op het verdere traject van de A27 vanaf Utrecht-Noord (planstudie A27/A1). Wij hebben te maken met één integraal leefbaarheidsvraagstuk voor de drie kernen langs de A27 in onze gemeente (Groenekan, Maartensdijk en Hollandsche Rading), waarin de consequenties van de verschillende planstudies samenkomen;
- Uitdrukkelijk meer aandacht voor de effecten van beter openbaar vervoer in de regio bij het uitwerken en beoordelen van de verschillende alternatieven, daarbij de "ladder van Verdaas" als uitgangspunt

T  
'  
~

D  
E  
B

hanterend. De effecten van maximale inzet op openbaar vervoer, met bijvoorbeeld een nieuw spoorverbinding tussen Utrecht en Almere, zijn naar onze mening onvoldoende uitgewerkt.

Ten slotte merken wij op dat in het rapport MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht in het kader van het OV+++ pakket wordt uitgegaan van een nieuw treinstation in Maartensdijk. Hierover heeft nog op geen enkele wijze besluitvorming in onze gemeente plaatsgevonden. Het is voorbarig de komst van een nieuw station in Maartensdijk als uitgangspunt mee te nemen in de beoordeling van de effecten van de uitvoering van het OV+++ pakket. Wij stellen het op prijs om hierover nader in overleg te treden.

Met vriendelijke groet,

Collega van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,  
de secretaris, de burgemeester,



## 44. College van B&W Gemeente Bunnik, Bunnik

Onderwerp : Ring Utrecht, MER 1e fase

Geachte heer/mevrouw,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om te reageren op de MER 1<sup>e</sup> fase van de planstudie Ring Utrecht.

Deze MER is een zeer uitgebreide rapportage. Onze opmerkingen beperken zich tot enkele hoofdlijnen.

- 1- In het algemeen wordt de noodzaak van maatregelen in de verkeerssituatie rondom Utrecht goed duidelijk gemaakt.
- 2- Wij vinden het daarbij een goede zaak dat de "spreidingsvariant", waarvan bij de eerste opzet van de planstudie nog sprake was (met onder andere een extra doorsnijding van het gebied bij Amelisweerd), niet meer in beeld is.
- 3- Graag onderstrepen wij de noodzaak van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer.
- 4- In deze fase is nog niet zeker of en in welke mate grondgebied en bewoners van de gemeente Bunnik direct betrokken zijn. Waarschijnlijk zal enig grondbeslag bij het viaduct over de Kromme Rijn aan de orde zijn en mogelijk ook bij de aansluiting van de A27 op de A12. Voor zover daar sprake van zal zijn, gaan wij er als vanzelfsprekend vanuit dat de benodigde milieu- en inpassingsmaatregelen getroffen worden en dat wij daar als gemeentebestuur bij betrokken worden.
- 5- Voor de gemeente Bunnik is van groot belang wat het effect is van de Ring Utrecht op de ontsluiting van de gemeente Houten op het snelwegennet. Houten krijgt volgens de huidige plannen van de provincie Utrecht een nieuwe aansluiting op de A12 over Bunniks grondgebied. De nieuwe aansluiting zal het groengebied tussen Houten en Bunnik ernstig aantasten. Alvorens de plannen voor deze weg verder uit te werken heeft de provincie recent aangegeven eerst de gevolgen van de Ring Utrecht op de ontsluiting van Houten te onderzoeken (Notitie reikwijdte en detailniveau voor de MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, 16 augustus 2010).  
Wij beseffen dat een keuze voor één van de varianten een complexe keuze is waarin het oplossend vermogen voor de verkeersproblematiek leidend is. Maar een oplossing die een weg door het bovengenoemde groengebied overbodig maakt, heeft zonder meer onze voorkeur. In elk geval menen wij dat dat aspect een zwaarwegende rol moet spelen in de afweging van de (oost)varianten.

Tot zover onze opmerkingen. Wij zien met belangstelling het vervolg van de studie tegemoet.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Bunnik,

## 45. College van B&W gemeente Maarssen, Maarssen

LS,

gezien mailproblemen vanuit mijn Maarssensemail mail ik u hierbij tekst van de formele brief die de gemeente Maarssen heeft gestuurd naar aanleiding van de startnotitie van de MER Ring Utrecht. De inhoud van deze brief is nog steeds van kracht en verzoeken wij dan ook mee te nemen in de 2e fase van de MER

Met vriendelijke groet,

Gemeente Maarssen  
Projectleider Taskforce Ring Utrecht

Geachte xxxxx,

In uw brief van 22 december 2008 verzoekt u ons advies uit te brengen over de startnotitie Ring Utrecht. Via deze weg geven wij onze reactie.

Allereerst willen wij benadrukken dat wij de gehele verkeersproblematiek rondom Utrecht bezien vanuit regionaal perspectief. Gezocht moet dan ook worden naar een alternatief dat ten goede komt aan de totale doorstroming van de regio. In onderliggende reactie gaan wij specifiek in op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), de aansluitingen van de NRU op de A2 en de A27 en eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet. De overige delen van de Ring Utrecht vallen buiten onze scope.

### *Leefbaarheid Maarssen onder druk*

De wijken Zandweg Oostwaard en Op Buuren, de Gageldijk en de Maarssenbroekse wijken Boomstede en Bloemstede liggen direct aan de NRU. Bovendien ligt Maarssenbroek ingeklemd tussen de NRU, de A2 en het spoor. De A2 wordt verbreed van 2x3 naar 2x5 banen en het spoor tussen Amsterdam en Utrecht is reeds verdubbeld. Het moge duidelijk zijn dat de leefbaarheid van Maarssen reeds onder druk staat en verder onder druk lijkt te komen.

Voor ons is het derhalve zeer ongewenst en dus niet bespreekbaar dat in de toekomst een groter deel van het verkeer van de ring Utrecht afgewikkeld wordt via de NRU, bijvoorbeeld door opwaardering tot snelweg en/of het doortrekken van de NRU naar de A12. De redenen hiervoor zijn met name gelegen op het vlak van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. Daarnaast doorsnijdt de NRU de noordoostkant van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De polder Buitenweg is bestemd als landschapspark met culturele erfgoederen "van hoge waarde". Upgraden van de NRU tast deze waarden aan, tenzij voldoende maatregelen worden getroffen om mens, dier en landschap te ontzien.

Met bovenstaande vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de leefbaarheid. De Maarssense gemeenteraad heeft, wanneer de NRU een belangrijke(re) rol krijgt als nadrukkelijke randvoorwaarde geformuleerd dat geluidsoverlast, luchtvervuiling en sluisverkeer bestreden dient te worden. Wij verwachten van de betrokken overheden dat bereidheid bestaat tot verregaande maatregelen zoals eerder geformuleerd.

### *De alternatieven: 80km op de NRU*

De gemeenteraad van Maarssen heeft reeds eerder aangegeven uit te gaan van een 80km-inrichting op de NRU. Dit is voor ons een voorwaarde om mee te willen werken aan de uitvoering van de startnotitie. De eerder genoemde leefbaarheidsaspecten zijn hiervoor de belangrijkste redenen, naast dat een dergelijke inrichting naar onze mening de verkeersveiligheid ten goede komt nabij de aansluiting op de A2.

Om het verwachtingspatroon van de automobilisten en daarmee de verkeersveiligheid te kunnen stimuleren, adviseren wij om de vormgeving van de NRU deel Maarssen (tussen Ghandiplein en A2) en het deel Utrecht (tussen Ghandiplein en A27) op elkaar af te stemmen. Dat betekent dat de weg wordt afgewaardeerd (80km/h buiten de kom of 70km/h binnen de kom) met bijbehorende inrichting (gelijkvloerse aansluitingen, geen met brede middenberm gescheiden rijbanen etc). In ons beeld moet worden voorkomen dat, zoals nu bij de Waterlinieweg het geval is, het gewenste gedrag van de automobilist en de vormgeving niet met elkaar in overeenstemming zijn.

### *De randvoorwaarden*

Wij zijn van mening dat er een paar essentiële randvoorwaarden zijn, waar te allen tijde aan moet worden voldaan:

Er mag geen sprake zijn van toename van geluidhinder of luchtverontreiniging. Zo nodig moet dit door middel van schermen, verdiept aanleggen of zelfs ondertunneling van de NRU opgelost worden. Naar onze mening mag het bestaande budget niet beperkend werken.

Aangaande de verbreding van de A2 zijn wij bereid geweest een maximale gevelbelasting van 53 dB(A) toe te staan en hebben we geïnvesteerd in de hogere kosten voor geluidwerende voorzieningen. Wij stellen voor deze maximale belasting ook voor de NRU te laten gelden. Wij vragen u nadrukkelijk hier rekening mee te houden en waar nodig ook de financiële middelen beschikbaar te stellen ten einde te voorkomen dat, net als bij de A2, de lokale overheid voor deze investering in de leefbaarheid opdraait.

Op dit moment is er sprake van sluipverkeer binnen Maarssen. De gemeente Maarssen is momenteel al actief in het bestrijden van dit sluipverkeer door de kernen. Aanpassingen op de Ring Utrecht mogen dan ook niet leiden tot toename van sluipverkeer binnen Maarssen. Denk hierbij aan de relatie A27-A2 en de routes langs de Vecht. Een grotere verkeersdruk op de NRU al dan niet in samenhang met een niet-optimale aansluiting van de NRU op de A2 en rekeningrijden zullen de druk op de lokale wegen binnen Maarssen eerder verhogen dan verlagen. Een niet-optimale aansluiting van de NRU op de A2 zien wij als een groot zorgpunt. Het gekozen alternatief moet in ieder geval sluipverkeer voorkomen en waar nodig flankerende maatregelen kennen om potentieel sluipverkeer tegen te gaan.



46. College van B&W Gemeente Houten, Houten

**Ruimtelijk Beleid**

Onderdoor 25 Postbus 30, 3990 DA Houten  
Telefoon 030 639 26 11 Fax 030 639 28 99  
E-mail  
gemeentehuis@houten.nl  
Internet www.houten.nl

VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland Postbus 24094 3502 MB UTRECHT

Geachte heer, mevrouw,

Graag maken we gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze te geven op de eerste fase Milieu Effect Rapportage van de Planstudie Ring Utrecht, als onderdeel van de informele consultatie. Door het aanbrengen van een consultatieperiode in de trechtering om tot een voorkeursalternatief te komen, maakt u inzichtelijk wat de keuzes en dilemma's zijn. In uw rapportage geeft u stapsgewijs weer hoe u met de mobiliteit in de regio om wilt gaan en wat de effecten zijn.

Bij de ter visielegging van de startnotitie Ring Utrecht hebben wij onze twijfels uitgesproken over de procedure om eerst een aantal extreme alternatieven te verkennen. Behalve dat deze alternatieven van weinig maatschappelijk realisme getuigen, blijkt nu ook uit de resultaten zoals u die nu presenteert, dat deze alternatieven onvoldoende verkeerskundig effect hebben.

Uit de resultaten die nu voor de alternatieven gepresenteerd worden, blijkt dat de alternatieven Oost de minst nadelige effecten hebben. Deze uitkomst kunnen wij ondersteunen omdat een vlotte doorstroming van het verkeer op de A2? hierbij is gebaat. Wij nemen aan dat de alternatieven Oost, met de varianten "sorteren in de Knoop" en "sorteren voor de Knoop" in de tweede fase door u worden uitgewerkt.

Op basis van deze verwachting willen wij de volgende zaken meegeven:

Wij hebben zorgen over het ruimtebeslag van het alternatief Oost ter hoogte van Fort 't Hemeltje. De A12 en de A2? doorsnijden hier het nationale landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie. De A2? schampt nu al langs het fort Het Hemeltje, het knooppunt Lunetten ligt in de nabijheid van woonbebouwing. Wij verzoeken u om het ruimtebeslag te beperken en de mogelijkheid om van (Europese) ontwerprichtlijnen af te wijken te benutten. In de schetsen in de rapportage zien wij verschillende aanvullende bogen bij knooppunt Lunetten ingetekend. Indien het toch noodzakelijk is om deze toe te passen, pleiten wij voor een korte boog bij knooppunt Lunetten zoals in stap 1 c in het alternatief Oost is aangegeven. De wijde boog uit het combinatie-alternatief wijzen wij af, omdat deze grote impact heeft op het functioneren van het bedrijfsterrein Meidoornkade en tot een grote aantasting van het schootsveld van fort Het Hemeltje leidt.

Tot slot zien wij mogelijkheden voor de compensatie van natuur-en recreatiewaarden in het gebied Laagraven-Oost. Dit is het gebied omsloten door de A 12, de A2, de N408 en het Amsterdam-

Rijnkanaal, onderdeel van de A12 zone. In de tweede fase van de m.e.r.-procedure delen wij graag onze kennis met u om compensatiegebieden te zoeken.

Wij vertrouwen er op dat u de zienswijzen die u in deze informele consultatieperiode verkrijgt, kunt benutten bij het opstellen van het uiteindelijke MER-rapport. Op dit uiteindelijke rapport zullen wij in overleg met onze gemeenteraad formeel reageren. Als u nog vragen heeft kunt u contact opnemen met de xxxxxxx

Met vriendelijke groet, het college van burgemeester en wethouders