

Aan de Directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH Utrecht

Zeist, 17 juni 2016

Betreft: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. OTB en MER Project A27/A12 Ring Utrecht

Geachte minister,

Via diverse media heeft u bekend gemaakt dat het OTB en bijbehorende MER voor het Project A27/A12 Ring Utrecht voor het indienen van zienswijzen ter inzage is gelegd. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden gelegenheid gebruik haar zienswijze op zowel het OTB als de het MER aan u kenbaar te maken. Eerst zal een kort overzicht worden gegeven van het Planproces, waarna het project inhoudelijk aan de orde zal worden gesteld. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Planproces

Het proces voor de Ring Utrecht loopt al vele jaren. Als zodanig maakt het deel uit van het programma 'VERDER' dat zich erop richt voor het gehele gebied van de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort de er voorliggende mobiliteitsproblematiek integraal aan te pakken. Alhoewel daar een uitvoerig 'Plan van Aanpak - Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1/A27/A28' (van juni 2007) en ook een 'Voorstel voor het VERDERpakket - Projectenboek'(van juli 2009) aan ten grondslag is het toch de ervaring van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat de daarin opgenomen maatregelen veelal los van elkaar worden uitgevoerd. Zo zijn de maatregelen zoals opgenomen in het TB A28 reeds uitgevoerd, is het TB voor de A27/A1 net onherroepelijk, terwijl de aanbesteding voor het Knooppunt Hoevelaken net is vergund en dan nu (pas) het OTB voor de Ring Utrecht ter inzage wordt gelegd.

Nu kan de Ring Utrecht, zoals u zelf ook in uw brochure 'A27/A12 Ring Utrecht - Ontwerp Tracébesluit in beeld' aangeeft, als een belangrijk knooppunt van rijkswegen, of zoals u wilt de 'draaischijf van Nederland' worden beschouwd. Door nu dus als allereerste voor alle toe- en afvoerende rijkswegen besluiten te nemen en deze uit te voeren, terwijl dit knooppunt dan feitelijk als laatste aan de orde komt, of feitelijk nu als één na laatste aangezien voor het Knooppunt Hoevelaken voor een totaal andere aanpak is gekozen, zet u als het ware het Knooppunt Ring Utrecht voor een bepaald blok. Immers bredere wegen leiden veelal tot meer mobiliteit, met dus ook zo zijn effecten voor de doorstroming op het Knooppunt Ring Utrecht zelf en ook dus ook het onderliggende wegennet.

In die zin had dus o.i. een meer integrale aanpak voor de Driehoek als geheel voor de hand gelegen en waarbij daarbij op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas', dus éérs op basis van een RO-beleid, dan (achtereenvolgens) prijsbeleid (in welke vorm dan ook), een flankerend verkeers- en vervoersmanagement, OV (en ook de fiets) en een betere benutting van het bestaand asfalt was gekeken naar natuur- en milieuvriendelijke oplossingen en pas als deze oplossingen allen geen soelaas bieden naar een eventuele aanpassing van bestaande wegen. Naast een knooppunt van wegen is de provincie Utrecht immers ook een knooppunt van landschappen en ook natuur (zie o.a. ook het boekje: 'Utrecht Knooppunt van Natuur (provincie Utrecht, 2005), zodat o.i. het zaak is zeer zorgvuldig met aanwezige waarden om te gaan.

Dan het planproces voor de Ring Utrecht zelf. Zoals bekend is daarbij een trechteringsproces gevolgd, waarbij in een eerste fase de keuze van het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' heeft plaatsgevonden, mede op basis van een 'Plan-MER 1e fase', waarbij in de tweede fase het 'VKA' (op basis een 4-tal zogenaamde trechterstappen)

nader is uitgewerkt in een zogenaamde Voorkeursvariant (zie wat betreft een beschrijving van de Voorkeursvariant ook de brochure: 'Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant RWS, 2014'), evenals wat betreft de trechterstappen de diverse (verantwoordings)rapportages van het zogenaamde 'Delphi-team' die deel uitmaken van de t.b.v. het OTB ter inzage gelegde stukken). Die zogenaamde Voorkeursvariant is dan wederom ten grondslag is gelegd aan het thans voorliggende OTB, dat dan mede op basis van een 'Plan-MER 2e fase', zij het dat in het OTB m.b.t. de eerdere Voorkeursvariant niet alleen bepaalde definitieve keuzen zijn gemaakt, zoals die m.b.t. het Knooppunt Rijnsweerd, maar ook bepaalde 'optimalisaties' zijn doorgevoerd, dat mede op basis uitkomsten van de 'Plan-MER 2e fase'.

Reeds in de eerdere fasen van het planproces zijn door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. diverse inspraakreacties ingebracht, zoals o.a. op de 'Startnotitie MER Ring Utrecht' en ook het 'PlanMER 1e fase'.

In haar reactie op die Startnotitie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. reeds uitvoerig ingegaan op de waarden van natuur en landschap die met het voorgenomen initiatief in het geding zijn en heeft zij toen reeds op basis van de hiervoor al gememoreerde 'Ladder voor Verdaas' voor het zogenaamde 'Nul-plus alternatief' gepleit (zie ook bijlage 1: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER'), waarbij er samen met burgers/belangorganisaties alle duurzame alternatieven voor (een verdere groei van) het autoverkeer in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk, dus met alle betrokkenen, waaronder de overheid, bedrijven, maatschappelijke organisaties en ook natuurlijk de burgers, ten uitvoer worden gebracht. In die zin onderschreef de Stichting toen ook al volledig de petitie: 'Geen nieuwe wegen door het Groen', zoals deze indertijd door de NMU (en aanverwante) organisaties aan zowel de toenmalige Minister Cramer als ook de leden van de Tweede Kamer is aangeboden.

In haar inspraakreactie op de 'PlanMER 1e fase', alhoewel daaraan dan geen officiële status kan worden toegekend, heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er u nogmaals op gewezen, behalve op de tekortkomingen in de uitgevoerde onderzoeken zelf, dat er voor de door u beoogde verbredingen van zowel de A12 en de A-27, evenals de maatregelen aan de NRU, wel degelijk alternatieven bestaan (zie ook bijlage 2: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. PlanMER 1e fase'). Zoals ook het rapport de 'Kracht van Utrecht 2.0' duidelijk maakt bieden natuur- en milieuvriendelijke alternatieven (vergelijk ook de hiervoor reeds aangehaalde 'Ladder van Verdaas'), dus het alsnog invoeren van een prijsbeleid voor de auto- en vrachtverkeer, het doorvoeren van een flankerend verkeers- en vervoersmanagement (waaronder het nieuwe werken), een schaa sprong voor het (H)OV (vergelijk ook het maatregelenpakket 'OV+++' van het Bru) én natuurlijk ook de fiets, het beter benutten van het bestaande asfalt, zoals het o.a. het invoeren van een dynamisch verkeersmanagement (DVM) op de wegen op en rond de Ring Utrecht¹, evenals een 80 km-regime op de Ring Utrecht zelf (vergelijk ook maximum snelheid van 70 km/uur op de Périphérique van Parijs), wel degelijk een oplossing om de (veronderstelde) verkeersproblemen op de Ring Utrecht aan te kunnen pakken. Het nadere onderzoek wat dat betreft indertijd door de Goudappel Coffeng is gedaan toont feitelijk ook aan dat een dergelijk pakket, dus een combinatie van de maatregelen zoals deze in het maatregelenpakket 'OV+++' én de 'Kracht van Utrecht 2.0' zijn opgenomen wel degelijk tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren leidt dan dat het geval is bij het 'wegalternatief (zonder prijsbeleid)' (zie in deze ook het rapport: 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht - Rapportage (Goudappel Coffeng, 2009)', hoofdstuk 5: 'Resultaten berekeningen'). Juist door een dergelijk natuur- en milieuvriendelijk alternatief reeds vanaf het begin volwaardig mee te nemen en dan ook echt een kans te bieden, hetgeen o.i. dus niet is gebeurd, ook al heeft ook de zogenaamde 'Commissie Schoof' daar (op verzoek van de Tweede Kamer) nog naar gekeken, heeft men deze alternatieven o.i. eigenlijk al bij voorbaat uitgesloten terwijl die er o.i. dus wel degelijk zijn.

¹ Zie in deze o.a. het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.2.2: 'Onderzoek naar maatregelen per aspect', onder het kopje: 'DVM - maatregelen'.

Mede n.a.v. de keuze van het 'Voorkeursalternatief' is op verzoek van de gemeente Utrecht door Witteveen & Bos nog voor de bak van Amelisweerd een '2x6 variant' uitgewerkt (zie ook de rapportage: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)'). Op basis van de betreffende variant is dus door de zogenaamde 'Commissie Schoof' nog gekeken naar de besluitvorming die tot het VKA heeft geleid en met name ook of de keuzen voor het VKA van 2x7 rijstroken wel gedragen kan worden door de uitgevoerde onderzoeken (zie ook 'Besluitvorming bak Amelisweerd (Commissie Schoof, 2013)'). Uiteindelijk heeft deze Commissie toen geconcludeerd dat de besluitvorming 'voldoende tot goed was' en dat de keuze voor een verbreding van de bak bij Amelisweerd 'grotendeels kan worden gedragen door de onderzoeken', waarbij aan het veiligheidsaspect een belangrijk gewicht werd toegekend. Nadat de Commissie Schoof haar rapport heeft uitgebracht, is door Goudappel Coffeng en Movares nog op verzoek van de gemeente Utrecht een 'audit' uitgebracht, waarin dan wel wordt geconcludeerd dat in de '2x6 variant' de veiligheid bij 80 km/uur wel degelijk op een acceptabel niveau zou kunnen worden gebracht.

In het planproces voor de tweede fase heeft men dan, ondanks alle kanttekeningen die daarbij zijn te plaatsen, kennelijk het 'Voorkeursalternatief (VKA)' nader uitgewerkt, ook samen met de vertegenwoordigers van diverse 'stakeholders' (vergelijk ook aanbevelingen van de zogenaamde 'Commissie Elverding'). Het kan natuurlijk aan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zelf hebben gelegen, maar ondanks haar uitvoerige reacties op zowel de 'Startnotie' als ook de 'PlanMER 1e fase' is zij daarvoor nooit uitgenodigd.

Niet onbelangrijk moet o.i. in ieder geval worden geacht dat tussentijds de 'Kracht van Utrecht' door de TU Delft de maatschappelijke kosten en baten van de voorkeursalternatief (VKA) in beeld heeft laten brengen (zie ook het rapport: 'Ring Utrecht, het oost alternatief (Roekel, W. van, 2014)'). Daarbij werd duidelijk dat in het hoge groei-scenario de nette contante waarde dan weliswaar positief is, maar in het zogenaamde nulgroei-scenario, als ook in het lage groei-scenario negatief.

Vrijwel tegelijkertijd heeft ook het Ministerie van I & M door Decisio de maatschappelijke kosten en baten in kaart laten brengen, waarbij dit adviesbureau tot vergelijkbare conclusies komt (zie ook het rapport: 'MKBA Ring Utrecht (Decisio, 2014)'). In de door het CPB dienaangaande uitgevoerde 'Second opinion' onderschrijft het CPB feitelijk de door Decisio getrokken conclusies, waarbij zij wel aantekent dat het goed zou zijn als ook echt voor alle alternatieven, dus óók voor het '2x6 in de bak alternatief' de maatschappelijke kosten en baten in beeld waren gebracht, zodat ook echt wat dat betreft een goede afweging kan worden gemaakt (zie ook: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)'). Dat een nadere afweging in die zin wel degelijk relevant moet worden geacht, wordt feitelijk ook nog eens bevestigd door het onderzoek dat recent door het CPB en het PBL naar maatschappelijke relevantie van wegen is uitgebracht (zie ook het onderzoek: 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid (CPB&PBL, 2016)').

Hoe een en ander ook zij, thans ligt dan uiteindelijk het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht', inclusief de 'PlanMER 2e fase' ter inzage. Feitelijk gaat het dan om een nadere uitwerking in een Voorkeursvariant van het reeds in 2010 vastgestelde 'Voorkeursalternatief (VKA)', inclusief een beschrijving van de effecten die de Voorkeursvariant met zich meebrengt en hoe deze al dan niet worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Ook al bestaat er over dat laatste dan kennelijk, behalve dat een aantal potentiële locaties zijn aangewezen, nog veel onzekerheid. Al met al letterlijk een heel pakket (van maar liefst 17 ordners). Gelukkig is er in alle documenten het overzichtschema 'Rapportstructuur A27/A12 Ring Utrecht' opgenomen, zodat ook steeds duidelijk is waar een betreffend rapport op betrekking heeft.

2. Inhoudelijk aspecten OTB A27/A12 Ring Utrecht

Hierbij zal meer inhoudelijk op het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht', inclusief bijbehorende 'MER 2e fase' worden ingegaan. Eerst zal een meer algemene reactie worden gegeven, waarna meer specifiek op bepaalde aspecten zal worden ingegaan. Daarbij zal zoveel mogelijk de volgorde worden aangehouden zoals deze ook in de 'PlanMER 2e fase' wordt gevolgd,

althans voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het relevant acht een reactie op het betreffende thema te geven.

2.1 Algemene reactie

Zoals ook in het bovenstaande al aangehaald is de provincie Utrecht niet alleen een knooppunt van infra, dus zowel de wegen als ook het OV/spoor, maar ook van de natuur. Symbool voor het spanningsveld dat tussen beide bestaat, althans tussen wegen en natuur, is natuurlijk de jarenlange strijd in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw om het behoud van (het landgoed) Amelisweerd. Die strijd is uiteindelijk verloren, zij het dat het tracé indertijd wel iets meer in de richting van de stad is opgeschoven om het bos toch nog zoveel mogelijk te kunnen sparen.

We zijn nu zo'n dertig jaar later en we zien dat men de wegen om de stad Utrecht na eerdere optimalisaties kennelijk toch almaar verder wil verbreden. Voor velen is het dan ook de vraag, of het ooit genoeg is. Gelukkig zien we in de maatschappij ook een 'kanteling' ontstaan in de richting van een samenleving die zich steeds meer bewust is van de waarden die met bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen in het geding zijn (zie o.a.: 'Een vorm van beschaving (Egmond, K. van, 2010) en met name ook: 'Tijdperk van verandering - Nederland kantelt (Rotmans, J., 2014)'). Zeker als we het vanuit perspectief van de aarde als geheel zien en waarbij met name in westerse samenlevingen de draagkracht van de aarde thans reeds zo'n 3x wordt overschreden (zie hiertoe o.a. ook de: 'Living Planet Index 2014 (WNF, 2014)')², is het de vraag of we nu niet principieel andere keuzen zouden moeten maken. Daarbij gaat het o.i. dan niet alleen om de klimaatproblematiek, hoe urgent ook, maar om de fundamentele keuze om ook tot een echt duurzame samenleving te kunnen komen. En ook al wil kennelijk nog niet iedereen daar aan toegeven, duidelijk zal zijn dat in die echt duurzame toekomst er voor de auto naar verwachting, ook al rijden deze dan alleen elektrisch, steeds minder plek zal zijn, niet alleen vanwege het grote energiegebruik dat met productie en met name ook het rijden gepaard gaat, maar ook door het enorme ruimtegebruik (veelal dus ten koste van het binnenstedelijke - en ook buitenstedelijke groen). In die zin is het dus de vraag of we (een dergelijk groot ruimtebeslag van) de automobiliteit, zeker in een dicht bewoond land als Nederland, wel moeten blijven faciliteren. In ieder geval zou het goed zijn als het rijk, dat toch ook de verantwoordelijkheid heeft waar het om het collectieve waarden gaat, dus om een gezonde leefomgevingskwaliteit³, maar ook de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, hierbij nu echt fundamentele keuzen gaat maken. Juist ook gezien de impact van de in het OTB opgenomen Voorkeursvariant op de aanwezige leefomgevingskwaliteit, evenals waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat alsnog voor de zogenaamde 'Nul-plus variant' zou moeten worden gekozen, dus een variant waar feitelijk binnen de bestaande wegprofielen naar oplossingen wordt gezocht en waarbij als flankerend beleid maximaal wordt ingezet of de fiets, het (H)OV en natuurlijk ook telewerken, etc., dus natuurvriendelijke(r) alternatieven voor de automobiliteit. Feitelijk dus ook de keuzen die de gemeente Utrecht in haar recente 'Mobiliteitsplan 2025: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen' daartoe heeft gemaakt⁴.

² Zie in deze overigens ook 'Planetary boundaries - Exploring the safe operation space for humanity (Rockström, J., et al, 2009)'.

³ Vergelijk in deze ook het concept voor een 'Healthy Urban Living'.

⁴ Overigens kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel vinden in de prioriteit die in het gemeentelijke Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht aan het OV en ook de fiets boven de automobiliteit worden gegeven, waardoor die automobiliteit in zekere zin wordt ontmoedigd, maar neemt zij afstand van de in het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen verbetering van de fietsverbinding van de Uithof met Zeist, althans voor zover het daarbij om een nieuwe fietsverbinding gaat. Een dergelijk nieuwe fietsverbinding leidt mede vanwege de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijn-/Langbroekerweteringgebied tot een onevenredige aantasting van aanwezige (en potentiële) waarden van natuur en landschap, evenals zijn er voor een dergelijke nieuwe fietsverbinding o.i. goede alternatieven.

Wat betreft het binnen de bestaande wegprofielen zoeken naar oplossingen blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het dus betreuren, dat eigenlijk het alternatief voor '2x6 in de bak' al in een vroege fase van de trechtering is afgefallen, terwijl er later, zoals ook reeds hiervoor onder het hoofdstuk 1: 'Planproces' reeds aan de orde gesteld, toch verschillende rapporten zijn verschenen waarbij werd aangegeven dat dit wel degelijk mogelijk is, ook op een veilige manier, als bijvoorbeeld de rijsnelheid maar zou worden aangepast.

2.2 Specifieke aspecten

Bezien we dan de wijze waarop uitgaande van de gekozen Voorkeursvariant in het OTB en dan met name in de 'PlanMer 2e fase' en daaraan ten grondslag liggende rapporten de nadere onderbouwing plaats heeft plaatsgevonden dan plaatst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch haar grote vraagtekens bij hoe dan uiteindelijk de gemaakte keuzen nader zijn onderbouwd.

Hieronder zal bij die gemaakte keuzen worden stilgestaan en dan in het bijzonder bij de daarbij aangehaalde relevante onderzoeksrapporten. Zoals gesteld zal daarbij m.b.t. de o.i. relevante thema's zoveel mogelijk de volgorde worden uit de 'PlanMer 2e fase' worden aangehouden

2.2.1 Gebruikte verkeersmodellen en toepassing van de bijbehorende prognoses, dus de 'nut en noodzaak'

Zoals ook uit diverse rapporten kan worden afgeleid, evenals ook de uitgevoerde MKBA-analyses, is het afhankelijk van welk economisch groeiscenario men uitgaat of de Voorkeursvariant zoals deze in het OTB is opgenomen, dus o.a. voor de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd 2x7 rijstroken, nu wel of niet vanuit het maatschappelijke perspectief een positieve uitkomst heeft.

Nu is men bij de keuze voor het VKA en dus uiteindelijk ook de Voorkeursvariant die aan het OTB ten grondslag ligt, wat betreft de toename van de automobiliteit, dus ook de verkeersintensiteiten, uitgegaan van het zogenaamde GE-scenario, dus maximale groeiscenario (zie in deze overigens zowel het: 'OTB', Hoofdstuk 2.1: 'Nut en noodzaak', als ook het: 'Deelrapport Verkeer', hoofdstuk 4.1.3: 'Toekomstscenario's')⁵, terwijl uit de diverse MKBA's zoals deze zijn uitgevoerd kan worden afgeleid dat bij een lager groeiscenario de maatschappelijke kosten en baten negatief zijn.

Daar komt nog bij dat er door het PBL op verzoek van het Ministerie van I&M inmiddels nieuwe toekomstscenario's zijn uitgebracht, namelijk de zogenaamde WLO-2 scenario's (zie in deze ook de publicatie: 'Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's (CPB & PBL, 2015)'), dus zou het goed zijn als men die nieuwe scenario's in de betreffende verkeersmodellen zou verdisconteren, evenals bij de dienaangaande uitgevoerde verkeersberekeningen niet van het maximale scenario zou uitgaan, maar van het gemiddelde tussen het maximale en het minimale scenario, dus van de scenario's Hoog en Laag⁶. Mogelijk dat er op basis van de nieuwe groeiscenario's uitgevoerde actuele berekeningen alsnog andere conclusies dienen te worden getrokken t.a.v. de nut- en noodzaak van de nu in het OTB opgenomen aanpassingen van de wegen. Dat daarbij dan tevens de natuur- en milieuvriendelijke alternatieven in ogenschouw worden genomen, zoals deze tijden de 1e fase zijn afgefallen, zoals bijvoorbeeld de eerder reeds aangehaalde 'Nul-plus variant', spreekt voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vanzelf.

Dan zou het natuurlijk ook goed zijn als bij de uitgevoerde verkeersberekeningen en bijbehorende toetsing aan de zogenaamde NoMo-normen er ook rekening zou worden gehouden met de innovaties zoals deze momenteel plaatsvinden in de autobranche en waarbij er zelfs al 'zelfsturende auto's' zijn. Daardoor wordt het tevens naar verwachting

⁵ Overigens is ook naar de effecten op verkeersintensiteiten van het lagere groeiscenario, het zogenaamde RC-scenario, gekeken, maar slechts in beperkte mate.

⁶ Door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kan daarbij dan ook nog worden aangetekend, dat waarschijnlijk in de toekomst er sowieso minder auto zal worden gereden, aangezien de jeugd van tegenwoordig al geheel andere keuzen maakt dan de oudere generatie.

mogelijk in 'treintjes' te gaan rijden, waardoor er mogelijk tot wel 30 % minder wegcapaciteit nodig is.

Meer in het bijzonder valt het op dat als men dan kiest voor de Voorkeursvariant dat er dan feitelijk overeenkomstig de daartoe op de gegeven NoMo trajecten uitgevoerde berekeningen feitelijk sprake is van een aanzienlijke overcapaciteit (zie in deze ook het 'Deelrapport Verkeer', Tabel 8.2, pag. 108), waardoor er dus feitelijk niet alleen meer verkeer wordt aangetrokken met dus alle consequenties voor de leefomgevingskwaliteit, maar er door de met de Voorkeursvariant gepaard gaande verbredingen van de daarbij betrokken rijkswegen er een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt.

Wat betreft de gekozen Voorkeursvariant zou deze dan op basis van de uitkomsten van de daartoe uitgevoerde verkeersberekeningen dan niet alleen tot een betere doorstroming van het verkeer op de Ring leiden, dus het HWN, maar ook het onderliggende wegennet, dus het OWN.

Aangezien er evenwel stoplichten komen ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven zouden er daar (dus op de N-234), in met name de richting van Utrecht mogelijk wel lange wachtrijen kunnen ontstaan, met ook gevolgen voor het daar voorkomende leefklimaat. Ook blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch nog onduidelijk wat bijvoorbeeld de in het OTB opgenomen nieuwe afslag op de Universiteitsweg (in de gemeente De Bilt) in de richting van Breda, evenals de ontweving van de diverse rijbanen van de A28 in de richting van de A27 Hilversum, de A27 Breda/A12 Arnhem en ook de A12 Den Haag zoals deze juist hier is geprojecteerd (zie in deze ook de brochure A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de figuur 'Aansluiting de Uithof', pag. 44) dan betekenen voor de verkeersafwikkeling op de Universiteitsweg zelf, dus ook doorstroming naar de Uithof zelf, ook gezien de enorme groei van de Uithof zoals deze voor de komende tijd is voorzien (zie in deze o.a. ook het rapport: 'Utrecht Science Park - Analyse bereikbaarheid en maatregelen (Grontmij, 2015)'). In ieder geval is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er geen voorstander van dat deze weg alsnog wordt verdubbeld, gezien de effecten daarvan op aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie (zie in deze o.a. ook de: 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder ook de kaart: 'Raamwerk van kwaliteiten').

2.2 Geluid

Aan met name het aspect geluid wordt in de 'PlanMER 2e fase' terecht veel aandacht gegeven. Ook al aangezien er steeds meer bekend wordt over de relatie tussen gezondheid/welbevinden en geluid, wordt dat door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gewaardeerd.

Wat betreft de uitgevoerde geluidsberekeningen vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich dan wel af of daarmee wel in voldoende mate rekening is gehouden met de zogenaamde cumulerende effecten, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de verbreding van de A-27/A1 zoals deze thans reeds ten uitvoer zal worden genomen. Eveneens is het de vraag of bij de uitgevoerde cumulatieve berekeningen ook met het geluid van het spoor (inclusief (al dan niet toegestane) 'goederentreinen') in voldoende mate is rekening gehouden, bijvoorbeeld in Groenekan met het spoor Utrecht-Hilversum. Dat ook aangezien er door de aldaar aanwezige geluidsschermen, die op bepaalde plekken zullen worden verhoogd of door nog te plaatsen geluidsschermen van een bepaalde 'reflectie' sprake zal zijn.

Aangezien er uit de uitgevoerde geluidsberekeningen volgt dat er met name in Lunetten ter hoogte van de A12 een overschrijding van de aldaar vastgestelde Geluidsproductieplafonds optreedt (zie ook: 'Deelrapport geluid - Hoofdrapport', Figuur 6-3: Overschrijding toetswaarde'), zullen ook daar kennelijk de belangrijkste maatregelen worden genomen, zoals ter hoogte van Hoograven een geluidsscherm van (maar liefst) 12 m hoog. Ook hier blijft het dan de vraag wat dergelijke hoge geluidsschermen dan weer betekenen voor de 'reflectie' die daardoor aan de andere zijde van de A12 plaatsvindt.

Duidelijk is ook dat het grootste deel van de 15 miljoen die voor zogenaamde bovenwettelijke maatregelen beschikbaar is naar geluidsmaatregelen zal gaan, ook al vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel af of ook hierbij niet tot een evenwichtiger balans had kunnen worden gekomen, door bijvoorbeeld ook een groter bedrag voor fietspaden of (her)inrichting van het groen te komen, dat dan uiteraard los van de voor de zogenaamde 'Groene verbinding' ter beschikking gestelde gelden (zie in deze o.a. ook: 'Slotbeschouwing Delphiteam over de milieubeoordeling bij evaluerend ontwerpen van de Voorkeursvariant Ring Utrecht (Delphi team, 2014)').

Verder zal natuurlijk door het geluid van het verkeer ook een verstoring van de aan de betreffende rijkswegen grenzende natuurgebieden plaatsvinden. In die zin zou het natuurlijk mooi zijn als ook daarvoor een aantal, zij het dan kennelijk bovenwettelijke maatregelen, zouden zijn genomen⁷, ook al heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. begrepen dat men wel voornemens aan de oostzijde van de A27 daar waar deze nabij de Kromme Rijn loopt een grondwal aan te leggen, althans deze terug te brengen (zie ook het: 'Landschapsrapport', Figuur op pag. 126, maatregelen 72/2L10), zij het dat vanwege het ruimtebeslag dat daarmee gepaard gaat dan beter kan worden gekozen voor een begroeid scherm (zie in deze ook de voorstellen in het kader van het: 'MMA').

Dan is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inmiddels duidelijk dat er ter hoogte van de wildtunnel 'De Wildsche Hoek' aan de zijde van Zeist sprake is van het plaatsen van een nieuw geluidsscherm ter vervanging van het huidige scherm dat vanwege de ter plaatse beoogde verbreding van de A-28 zal moeten worden afgebroken (zie in deze ook het 'Deelrapport geluid', Hoofdrapport', Tabel 7.3: 'Nieuw te plaatsen geluidsschermen langs de A28', evenals ook het: 'Landschapsplan', Fig. op pag. 123, maatregel 57). Hoewel die vervanging op zich natuurlijk logisch is, zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch voor willen pleiten dat geluidsscherm dan ook meteen door te trekken tot in ieder geval over de bestaande wildtunnel in de richting van het landgoed Oostbroek, waardoor ook in de nabijheid daarvan, althans in het ten zuid-westen daarvan gelegen natuurgebied, meer stilte zal zijn. Juist door de verhoogde ligging van dit kunstwerk, dat overigens een belangrijke functie vervult in de hier gelegen ecologische corridor (zie ook hieronder onder het hoofdstuk 2.4: 'Natuur'), heeft gaat van de weg nu qua geluid en ook licht, zeker na de recente verbreding van de A28, al een sterk negatief effect op de omgeving uit en door het geluidsscherm door te trekken kan althans een deel van die effecten dan teniet worden gedaan.

2.3 Luchtkwaliteit

Duidelijk zal zijn dat een toename van het verkeer ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden (zie in deze ook het 'Deelrapport luchtkwaliteit', de tabellen in het betreffende hoofdstuk 5.2: 'Effectanalyse'), zij het op een enkele uitzondering na, zoals o.a. ten noordwesten Knooppunt Rijnsweerd, aangezien daar in een verandering van de verbindingbogen is voorzien.

Op basis van de gegeven berekeningen wordt dan geconcludeerd dat overal wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze zowel t.a.v. NOx, PM 10 als ook PM 2.5 zijn vastgesteld. Of hierbij ook is verdisconteerd dat bij veel auto's en ook vrachtwagens niet aan de eisen/normen wordt voldaan die aan die emissie worden gesteld (vergelijk ook het

⁷ De natuur wordt kennelijk in het kader van de Wet geluidshinder niet als een 'geluidsgevoelig object' beschouwd. Dus kunnen kennelijk in dat kader geen geluidsmaatregelen worden genomen, zij het dat deze natuurlijk wel als mitigerende maatregel kunnen (en zouden moeten) worden genomen als uit nader natuuronderzoek naar voren komt dat er ter plaatse daarvoor gevoelige broedvogelsoorten voorkomen, waarvoor de drempelwaarde, te weten 42dB(A), wordt overschreden (zie in deze o.a.: 'Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties (Reijnen, M, Veenbaas, G. & Foppen, R., 1992)').

emissieschandaal van VW), blijft dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog een vraag. Bovendien is het natuurlijk zo dat de grenswaarden zoals deze in de Europese richtlijnen zijn vastgesteld veel te hoog zijn t.o.v. wat door de WHO aanvaardbaar wordt geacht en waar bijvoorbeeld voor PM10 een norm van 20 μ -gram en voor PM2.5 van 10 μ -gram wordt aangehouden.

Verder blijkt uit de Roetkaart (van het RIVM), dat met name rondom de stad Utrecht vanwege de uitstoot van auto's en vrachtwagens er wel degelijk sprake is van een 'roetdeken', met dus alle gevolgen voor de (direct) aanwonenden.

Alhoewel het project dan eveneens is opgenomen in het NSL, zou het goed zijn als ook daadwerkelijk alle innovatieve mogelijkheden worden aangewend om de negatieve effecten van de luchtkwaliteit uiteindelijk tot een minimum te beperken (vergelijk ook de zogenaamde NSL-schermen zoals deze al eerder in het plangebied zijn geplaatst om aan aldaar aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te kunnen voldoen, evenals de 'PlanMer 2e fase', Fig. 18.2: 'Concept Wall4life - Groen scherm met een luchtreinigend vermogen').

2. 4 Natuur

Bezien we de diverse rapporten die m.b.t. natuur, landschap en cultuurhistorie aan de uitgevoerde MER ten grondslag liggen, dan is meteen duidelijk dat het voorgenomen initiatief tot aanzienlijke negatieve effecten zal leiden op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. Weliswaar worden er dan in zowel in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' en een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld, zoals deze ook zijn terug te vinden in het 'Landschapsplan', maar deze kunnen o.i. het verlies aan waarden dat met voorgenomen initiatief gepaard gaat maar ten dele compenseren. Eerst zal op de effecten van de Voorkeursvariant op de Natura 2000-gebieden worden ingegaan en dan op de EHS.

Natura 2000-gebieden

Tengevolge van de met het voorliggende initiatief gepaard gaande toename in de verkeersintensiteiten op met name het Hoofdwegennet, zal ook navenant de uitstoot van stikstof toenemen. Weliswaar zal dan in 2027 de stikstofuitstoot vanwege generieke maatregelen in het algemeen lager zijn dan in de huidige situatie, als we de uitstoot bezien t.o.v. de autonome ontwikkeling zal deze op een enkele uitzondering na wel degelijk hoger zijn (zie in deze ook het 'Deelrapport natuur', Tabel 5.3: 'De verkeersbijdragen aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend met AERIUS Calculator 15').

Aangezien alle Natura-2000 gebieden in het studiegebied zijn opgenomen in het PAS, evenals de Ring Utrecht als prioritair project is aangewezen waarvoor 'depositieruimte' is gereserveerd wordt dan geconcludeerd, dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

In ieder geval wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daarbij wel de kanttekening plaatsen, dat in de betreffende Natura 2000 gebieden voor de daarbinnen aanwezige habitats de zogenaamde Kritische Depositie Waarden (KDW's) op veel plaatsen nog steeds worden overschreden en dat dat naar verwachting in 2027 ondanks de generieke afname van de stikstofbelasting waarvan bij het PAS wordt uitgegaan ook nog het geval zal zijn. Dat er in die zin dus wel degelijk nog steeds sprake is een aantasting of verslechtering van natuurlijke kenmerken, ondanks dat in het kader van het PAS wordt voorzien in zogenaamde 'herstelmaatregelen'.

Ook voor de overige milieuaspecten zou op basis van de dienaangaande uitgevoerde 'passende beoordeling' geen sprake zijn van een aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden (zie ook het 'Deelrapport passende beoordeling', Hoofdstuk 7: 'Conclusies').

EHS

Bezien we de effecten zoals deze van het voorgenomen initiatief uitgaan, dan zal er daardoor in ieder geval een significante aantasting van de EHS plaatsvinden (zie ook het 'Deelrapport natuur', hoofdstuk 6: 'Conclusies en beoordeling', pag. 91). Zoals uit het 'Deelrapport natuur' naar voren komt gaat het daarbij dan vooral om de aantasting van de landgoedbossen van Amelisweerd, evenals de op het landgoed Sandwijck aanwezige natuur. In de betreffende gebieden komen immers niet alleen waardevolle biotopen voor, maar ook vele beschermde soorten.

Wat bij die toetsing overigens opvalt, dat men daarbij dan nauwelijks ingaat op een aantal van de specifieke toetsingcriteria, zoals deze daartoe in de 'PRS/PRV Provincie Utrecht 2013-2028' zijn opgenomen en waarbij het dan gaat om de volgende criteria (zie ook de: 'PRS/PRV 2013-2028', Art. 4.11: 'EHS' en dan met name ook de daarbij gegeven toelichting):

- de bestaande en potentiële waarden van het ecosysteem waaronder ook begrepen worden de vereiste omgevingsfactoren zoals donkerte, bodem, water en milieu;
- de robuustheid en de aaneengeslotenheid van de EHS;
- de aanwezigheid van bijzondere soorten;
- de verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen.

Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan is dus wel bij de toetsing aandacht gegeven aan de effecten op 'bijzondere biotopen' en ook 'bijzondere soorten', maar wordt in ieder geval in het: 'Deelrapport Natuur' niet tot nauwelijks ingegaan op de effecten op de effecten van het voorgenomen wegverbredingen op de 'robuustheid en aaneengesloten EHS' en ook de 'verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' (vergelijk in deze ook het: 'Deelrapport natuur', Tabel 5.13: 'Beoordeling natuur voor het totale project Ring Utrecht', pag. 89). Weliswaar wordt in het: 'Mitigatie- en compensatieplan' dan wel aan de beide betreffende toetsingscriteria een bepaalde aandacht gegeven (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', hoofdstuk 5.2: 'EHS'), maar is dat ook in dat rapport eigenlijk nergens goed uitgewerkt. Eigenlijk geeft men m.b.t. tot het criterium: 'Aantasting robuustheid en aaneengeslotenheid' alleen aan dat *'er weliswaar door de verbreding het oppervlak van de EHS afneemt, maar er geen sprake is van versnippering'*, evenals m.b.t. het criterium: 'Verbindingen' dat *'er weliswaar diverse verbindingen worden gemaakt door de Ring Utrecht, waarbij de belangrijkste is de ecologische verbinding langs de Kromme Rijn, evenals dat door de verbreding van de weg de ecologische verbinding onder de weg langer wordt, maar dat dat door een verruiming van de onderdoorgangen en een betere inrichting kan worden gemitigeerd'*.

Nu komt er tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerwetering een belangrijke ecologische verbinding voor (zie in deze overigens ook bijlage 3: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2007)'). Weliswaar is er in de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld' een ecologische verbinding, althans structuur, opgenomen (zie ook de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de fig. op pag. 20), maar ontbreekt feitelijk de net aangehaalde ecologische verbinding. Nu zal door de met het voornemen gepaard gaande verbreding van de A-28, behalve een verlies door een direct ruimtebeslag van de er voorkomende biotopen (zie ook het 'Deelrapport natuur', Tabel 5.7: 'Beheertypen EHS in deelgebied 2'), waarbij bij de beoordeling van de effecten dus wel rekening is gehouden, er daarmee tegelijkertijd meteen ook een negatief effect optreden op de hier voorkomende ecologische verbindingsfunctie. In de tekst wordt dan gelukkig wel gewag gemaakt van de betreffende verbinding (zie ook het: 'Deelrapport Natuur', Hoofdstuk 4.4: 'Algemene natuurkarakteristieken per deelgebied', onder het hoofdje 'Deelgebied 2'), maar worden de effecten van de wegverbreding op de betreffende verbinding feitelijk buiten beschouwing gelaten, althans o.i. onvoldoende in kaart gebracht.

Zo zal de Voorkeursvariant er aan de zijde van Sandwijck toe leiden dat daar behalve een aantal bloemrijke graslanden, ook bosschages zullen worden aangetast (zie o.a. ook het 'PLanMer 2e Fase', Bijlage A, Kaart: 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden'), die op dit moment

een belangrijke schuilplek of zo men wil 'stepping stone' vormen voor in ieder geval een aantal soorten die van de hier voorkomende verbinding gebruik maken (dus o.a. de das). Dat ook gezien de zonering die op het landgoed Sandwijck aanwezig tussen de meer drukke gedeelten rondom het huis en meer rustige gedeelten ter hoogte van de A-28. De soorten die van de betreffende verbinding gebruik maken stellen daaraan allen bepaalde biotoopeisen (zie hiertoe o.a. het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N237 (Alterra, 2009)'), wil deze althans goed kunnen functioneren, en in die zin zou het dus goed als de effecten van de betreffende aantasting ook daadwerkelijk in beeld zou worden gebracht. Feitelijk geldt dat ook voor de faunapassages die deel uitmaken van de hier voorkomende ecologische verbinding, zeker als het wildtunnels betreft. Zo is de wildtunnel onder de A-28 bij Oostbroek, genaamd de 'Wildsche Hoek', (kennelijk) de langste en ook de breedste van Nederland, maar als deze nog aanzienlijk langer wordt, zoals immers het voornemen is⁸, zou dat er wel eens toe kunnen leiden, ook gezien de gidssoorten (waaronder het ree) die er gebruik van maken, dat deze voor bepaalde soorten dan minder effectief zal kunnen worden (zie in deze o.a. ook: 'Onderzoek naar de ecologische betekenis van het viaduct onder de A-28 ten westen van Zeist (RIN, 1990)'). Bepaalde soorten stellen immers bepaalde eisen aan de doorgang, met name ook wat het zicht betreft en daarvoor zijn ook bepaalde 'richtlijnen' vastgesteld, namelijk dat voor de gidssoort het ree de '*hoogte x breedte/ lengte minimaal 1.5*' dient te zijn (zie in deze o.a. ook de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra (MJPO, 2013), Bijlagen, Hoofdstuk 8.2.3: Grote faunavoorziening'), dus als de betreffende wildtunnel nog langer wordt is het dus o.i. wel degelijk van belang de ecologische effecten daarvan dan in kaart te brengen⁹. Daarbij dient er dan ook rekening mee te worden gehouden, dat de tunnel thans niet geheel open is, maar in zekere zin uit een viertal 'compartimenten' bestaat, waarbij er voor de dieren die er gebruik van maken ook een onderscheid is in welk compartiment ze gebruiken, althans waar ze een bepaalde voorkeur voor hebben. Nu is de faunapassage 'De Wildsche Hoek' een faunapassage die heel veel door dieren wordt gebruikt, zo niet de beste gebruikte in de gehele regio, en mede gezien de cruciale functie die deze voor de hier gelegen ecologische verbinding heeft is het van belang dat ook zo te houden (zie wat betreft onderzoek betreffende faunapassages in de regio o.a. ook: 'Monitoring gebruik faunapassages Rijkswaterstaat Utrecht (Bureau Waardenburg, 2006)'). Juist door ook de effecten van de ingreep op de betreffende EVZ (inclusief bijbehorende faunapassages) goed in kaart te brengen, wordt ook duidelijk of door de betreffende ingreep, naast de direct ruimtelijke effecten op aanwezige biotopen (inclusief de aldaar voorkomende beschermde soorten), ook 'de verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' in het geding is en daarmee dus ook de 'robuustheid en aaneengeslotenheid' van de EHS'.

Zoals ook in het 'Deelrapport natuur' aangegeven wordt bij de toetsing van de EHS uitgegaan van het zogenaamde 'Nee, tenzij-beginsel'. Voor zover er dus door het initiatief een significante aantasting van wezenlijke kenmerken plaatsvindt dient er dan dus eerst te worden gezien of er van een groot openbaar belang sprake is en of er geen alternatieven zijn. Pas als dat het geval is kan er sprake zijn van compensatie. Bij de toetsing van de effecten wordt dan in het 'Deelrapport Natuur' wel aangegeven dat daarbij wel al rekening is gehouden met eventuele mogelijke mitigerende maatregelen, maar niet voor zover sprake is van compenserende maatregelen. Alhoewel dan in het 'Deelrapport natuur' wordt geconcludeerd, zoals ook hiervoor al aangegeven, dat er van het initiatief

⁸ Eerlijk gezegd is het OTB o.i. er niet precies duidelijk over of het hier gelegen kunstwerk, dus wildtunnel, nu alleen aan de zuidzijde met 9 m zal worden verbreed, of dat dat ook aan de noordzijde het geval is. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft de diverse bij het OTB behorende kaarten en overzichtstekeningen uitvoerig bestudeerd, maar heeft daarover geen uitsluitel kunnen vinden. Duidelijk is wel dat zowel aan de zuidzijde als noordzijde er aanpassingen van het wegenstelsel zullen plaatsvinden, ook door aanleg parallelwegen, althans lange toe- en afritten, maar het zou goed zijn als in de gegeven toelichtingen ook exact wordt aangegeven wat de gevolgen daarvan dan zijn voor o.a. hier gelegen wildtunnel 'De Wildsche Hoek'.

⁹ Overigens is de betreffende wildtunnel op basis van de diverse onderzoeken die daartoe door o.a. Bureau Waardenburg hebben plaatsgevonden een van de best functioneren uit de gehele regio.

significante effecten op de EHS uitgaan, wordt deze aantasting kennelijk toch gebagatelliseerd, aangezien het grote openbare belang zou zijn aangetoond en er ook geen alternatieven zouden zijn.

Zoals met name hiervoor ook al onder het hoofdstuk 1: 'Planproces' aangegeven, moet aan het grote openbare belang, ook gezien de uitkomsten van de diverse uitgevoerde MKBA's, o.i. evenwel sterk worden getwijfeld, hetgeen dus op basis recente uitkomsten van het onderzoek dienaangaande door het CPB en PBL nog eens is bevestigd, terwijl er dus wel degelijk alternatieven aanwezig zijn, ook overeenkomstig de 'second opinion', zoals deze eveneens door het CPB is uitgevoerd.

Voor zover dan toch aan de Voorkeursvariant zou worden vastgehouden, acht de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het in ieder geval van belang dat met name toch wordt gekeken of met name de voorgenomen nieuwe parallelweg zoals deze nu zuidelijk langs de A28 is geprojecteerd, hetgeen eigenlijk een lange toerit vanaf de A27 naar de A28 is, wel zo lang dient te zijn dat deze in de richting van Zeist tot over het wildviaduct de 'Wildsche Hoek' reikt. Juist door deze parallelweg korter te maken, zou het betreffende wildviaduct, dat zo'n cruciale schakel in de hier voorkomende ecologische verbinding vormt, o.i. dus eenvoudig kunnen worden ontzien.

Mitigatie en compensatie

Zoals ook uit het 'Mitigatie- en compensatieplan' duidelijk wordt, is men voornemens de aantastingen zoals deze t.g.v. het initiatief zullen optreden ruimhartig te compenseren. Daartoe wordt per deelgebied een groot aantal maatregelen voorgesteld, die ook als zodanig in het 'Landschapsplan' zijn opgenomen.

En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich verheugd is, dat ervoor is gekozen een ruimhartige mitigatie (met name ook t.a.v. de binnen het studiegebied voorkomende beschermde soorten, waaronder diverse vleermuissoorten, etc.¹⁰) en ook compensatie toe te passen, zowel m.b.t. de EHS als ook de Boswet, stelt zij er wel vraagtekens bij hoe een en ander in het gebied zal landen.

Zo zijn er m.b.t. de boscompensatie in het 'Mitigatie- en compensatieplan' een aantal locaties aangewezen, maar de vraag is dan of dat daarvoor dan wel de optimale locaties zijn. Zo is o.a. ter hoogte van de Universiteitsweg in de aanleg van diverse bospercelen voorzien, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat uit de stukken begrepen (zie o.a. ook de bij het 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaart 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden', evenals het 'Mitigatie- en Compensatieplan', hoofdstuk 7.5: 'Locaties EHS compensatie', onder locatie 1: 'Gemeente De Bilt' én ook het 'Landschapsplan', de figuur op pag. 118, maatregelen 47 en 48/2NL5)). Nu is het altijd mooi als zo tot een versterking van de hier voorkomende ecologische verbindingzone kan worden gekomen, maar o.i. zou het wel goed zijn als bij die compensatie dan wel eveneens wordt aangesloten bij de hier voorkomende landschappelijke structuur van het 'slagenlandschap' (zie in deze ook de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder het daarin opgenomen 'Raamwerk van kwaliteiten')¹¹. In die zin zou het o.i. goed zijn als ook wordt gekeken of daar waar ter hoogte van het landgoed Sandwijken een aantasting van aldaar voorkomende bosschages plaatsvindt, of ook daar niet, uiteraard rekening houdend met ter plaatse voorkomende aanwezige ecologische en ook landschappelijke kwaliteiten, een bepaalde boscompensatie zou kunnen plaatsvinden, dus ook rekening houdend met de eisen die soorten aan de hier voorkomende ecologische verbinding stellen.

¹⁰ Zie wat betreft het voorkomen van beschermde soorten en eventueel in die zin te nemen maatregelen overigens wat betreft de gemeente De Bilt ook de: 'Ecologiescan gemeente De Bilt (De Bilt, 2005)', ook al is deze wat bepaalde soorten betreft natuurlijk wel (enigszins) gedateerd.

¹¹ Overigens is ook in het: 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons & partners, 2009)', als ook de: 'Cultuurhistorische waardenkaart De Bilt (De Bilt, 2011)' veel nadere info over de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied te vinden.

Dan wil men kennelijk ook de beplanting ter hoogte van de wildtunnel de 'Wildsche Hoek' herstellen, evenals bepaalde mitigerende maatregelen nemen t.b.v. het functioneren van het betreffende wildviaduct zelf (zie o.a. ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', Hoofdstuk 6.1.3. 'Mitigerende maatregelen gericht op het verminderen van de barrièrewerking', onder de 'Maatregel 2N4', pag. 48, evenals het 'Landschapsplan', Figuur op pag. 122, de maatregelen 56 en eveneens 2N4), hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar de vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dan wel hoe dat in verhouding staat tot de maatregelen zoals de nog pas vrij recent ter plaatse zijn uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A28 en waarbij hier toen ook al bomen zijn aangeplant en watergangen zijn verbreed en ook op een van de toeritten (van de toenmalig S8) toen bepaalde plekken bewust zijn open gelaten om aldaar het bouwen van een burcht door de das mogelijk te maken.

Hetgeen hiervoor m.b.t. een goede landschappelijke inpassing is gesteld t.a.v. de voorgenomen boscompensatie ter hoogte van de Universiteitsweg, geldt eigenlijk ook t.a.v. de boscompensatie zoals deze ter hoogte van zowel de Nienhof, het Bunkerterrein ten zuiden van Amelisweerd, als ter hoogte van de Hooge Kampseplas is voorzien, ook al gaat het bij de Hooge Kampseplas dan kennelijk niet alleen om een boscompensatie.

2.5 (Bodem en) Water

Uiteraard goed dat er ook naar de effecten van de verbreding op de waterhuishouding wordt gekeken (zie ook het: 'Deelrapport Water'). Met name de laatste tijd met de enorme hoosbuien, waarbij ook verschillende rijkswegen en bijbehorende tunnels blank zijn komen te staan, staat gelukkig het 'hoosbuien-proof' maken van de (rijks)wegen volop in de belangstelling (vergelijk ook het 'Landschapscafé 'Klimaatadaptatie' zoals dat recent op het kantoor Westraven heeft plaatsgevonden). De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft uit het 'Deelrapport water' begrepen dat wat betreft het 'Kader klimaat in de Planuitwerking (RWS, 2014)' de 'Ring Utrecht' als Pilot heeft gediend en dat daar in de watertoets zoals deze door de HDSR is uitgevoerd ook rekening is gehouden met het zogenaamde 'extreme klimaatscenario' (zie met name ook het 'Deelrapport Water', Hoofdstuk 5: 'Verandering waterhuishouding A27/A12 Ring Utrecht'). Dat is op zich natuurlijk positief, maar de vraag blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch of dat 'extreme klimaatscenario' en waarbij wordt gerekend met een neerslagtoename van 30% over een periode van een dag, ook rekening houdt met de extreme hoosbuien die we de afgelopen tijd in o.a. Limburg en met name ook Duitsland hebben gezien. Hoe dat ook zij, het zal duidelijk zijn dat klimaatmitigatie de voorrang zou moeten hebben boven adaptatie (vergelijk ook uitkomsten Klimaatconferentie Parijs) en dan zou een transitie naar meer milieu- en natuurvriendelijke vormen van mobiliteit, zoals ook hiervoor al in het hoofdstuk 2.1: 'Algemene reactie' reeds aangegeven, natuurlijk veruit de voorkeur verdienen.

Duidelijk is dat er t.b.v. de verbreding van de Rijkswegen er ook een bepaalde watercompensatie noodzakelijk is. Daarbij valt het dan op dat men deze ook ter hoogte van de hiervoor al gememoreerde wildtunnel de 'Wildsche Hoek' wil laten landen, althans voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat goed heeft geïnterpreteerd (zie in deze o.a. het 'Deelrapport water', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W9, pag. 58, evenals het: 'Landschapsplan', Fig. op pag. 122, natuurlijk eveneens maatregel 2W9).

Nu heeft hier o.a. in het kader van de eerdere verbreding van de A-28, zoals hiervoor ook al aangegeven, al een bepaalde watercompensatie plaatsgevonden, evenals overigens ook een bomencompensatie, dus is het wel van belang dat ook bij de watercompensatie zorgvuldig met aanwezige waarden wordt rekening gehouden, uiteraard voor zover daaraan toch wordt vastgehouden.

Dan wordt tevens voor het landgoed Sandwijck voorgesteld ten noorden van de boog van de A28 naar de A27 de aldaar aanwezige bermsloot naar het noorden te verplaatsen (zie behalve het 'Deelrapport Water', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W4, met name ook het 'Landschapsrapport', de kaarten op de

pag. 114 en ook 116). Het verplaatsen van die bermsloot zal niet alleen leiden tot een aantasting van de waarden van die bermsloot, maar ook tot een aantasting van de bomenrij en ook bosschages die aldaar nu zijn gelegen en een bepaalde functie hebben in de ecologische verbinding zoals deze hier voorkomt (zie hiertoe met name ook hierboven onder het betreffende hoofdstuk 2.4: 'Natuur' en dan onder het hoofdje 'EHS'). In die zin wordt voorgesteld hier als alternatief een dam- of keerwand aan te leggen, zodat een aantasting van de hier gelegen bermsloot en ook bosschages kan worden voorkomen (zie in deze ook hieronder onder het hoofdstuk 2.9: 'MMA').

Net als dat bij de verlenging van het 'Inundatiekanaal' bij Lunetten/Hoograven het geval is, zou als watercompensatie trouwens ook ter hoogte van het landgoed Sandwijck een onder de A28 doorlopende oude tankgracht/tankval kunnen worden hersteld, een en ander in het kader van het voorstel om ter hoogte van het Knooppunt Rijnsweerd tot een 'Liniepark Rijnsweerd' te komen (zie wat dit betreft ook onder het hierna volgende hoofdstuk 2.6: 'Ruimtelijke kwaliteit'). Mocht hiervoor inderdaad worden gekozen, dan dient er wel te worden voorkomen dat zo geen recreatieve inloop in de richting van het Landgoed Sandwijck ontstaat, aangezien er aldaar nu net aangrenzend aan de A28 een rustgebied voor de dieren voorkomt.

Verder is het natuurlijk van belang dat het water dat van de Rijkswegen komt nadrukkelijk wordt gescheiden van de diverse kwelstoten die in het gebied voorkomen, juist ook om te voorkomen dat die hun bijzondere waarde verliezen.

2.6 Ruimtelijke kwaliteit

Ook gezien de dubbele doelstelling van het project, namelijk aan de ene kant het oplossen van de voorliggende verkeersproblematiek, maar aan de andere kant het verbeteren van de omgevingskwaliteit, althans deze niet te laten verslechteren, is het goed dat dit aspect als een afzonderlijk criterium is opgenomen, alhoewel hier natuurlijk ook een relatie met andere thema's is. In ieder geval zijn naar het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het verleden door Bureau Must al diverse verkenningen uitgevoerd (zie o.a.: 'Ontwerp-verkenning Ring en Linie (Bureau Must, 2010)').

Aangegeven wordt dat er door de beoogde verbreding een aantasting van aanwezige ruimtelijke kwaliteiten plaatsvindt, o.a. ook door het ruimtebeslag dat daardoor plaatsvindt, evenals veel tunnels die belangrijke toegangsroutes voor bepaalde gebieden vormen daardoor minder aantrekkelijk worden, zoals die naar de Uithof/het USP. Door bepaalde maatregelen te nemen kan er zo echter ook een optimalisatieslag plaatsvinden, waarbij o.a. wordt verwezen naar de zogenaamde 'Groene verbinding', zoals deze over de A-27 ter hoogte van Amelisweerd is voorzien. Alhoewel die 'Groene verbinding' in landschappelijke zin ook een kwaliteitsverbetering kan betekenen, kan daarvan op de ecologie evenwel ook een negatief effect ontstaan vanwege een extra toeloop op Amelisweerd vanuit de stad.

Hoe dat ook zij, door de Werkgroep Sandwijck (en anderen) is voor het Knooppunt Rijnsweerd, mede op basis van de ervaringen die bij het Knooppunt de Hogt (bij Eindhoven) zijn opgedaan, het voorstel nader uitgewerkt om dit knooppunt tot een zogenaamd 'Liniepark Rijnsweerd' te ontwikkelen. Duidelijk zal zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dit voorstel van harte ondersteunt. Hierdoor zou daadwerkelijk de relatie tussen de stad Utrecht en het platteland kunnen worden versterkt, waarbij nadrukkelijk wordt rekening gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie.

2.7 Landschap en cultuurhistorie

Hiervoor is zijdelings ook al op bepaalde aspecten van landschap en cultuurhistorie ingegaan. Aangezien alle rijkswegen zoals deze deel uitmaken van voorliggend initiatief vrijwel zonder uitzondering door zeer waardevolle landschappen gaan, al dan niet met historische landgoederen, zal de impact van de voorgenomen verbreding en dan in het bijzonder ook de landgoederen Amelisweerd en Sandwijck groot zijn. Hoe men dan ook de

tot conclusie komt dat de effecten van de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht op aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie beperkt zijn (zie o.a. ook het de 'PlanMer 2e fase', Tabel 14. 3: 'Samenvatting effectbeoordeling voor het aspect landschap en cultuurhistorie') kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook niet volgen.

Wat betreft de eventuele mitigatie- en compensatieopgaven is het in ieder geval van belang, zoals ook hiervoor al meerdere keren aangegeven, dat daarbij nadrukkelijk ook rekening wordt gehouden met de ter plaatse aanwezige waarden van zowel natuur, landschap als ook cultuurhistorie. Daarbij zou wat landschap en cultuurhistorie betreft dus moeten worden aangesloten bij hetgeen daarover wordt vermeld in de 'Kwaliteitsgidsen Landschappen' van de provincie Utrecht, zowel die wat betreft het Rivierengebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, als ook het Groene Hart. Daarnaast dient ook te worden aangesloten bij o.a. hetgeen hierover in het 'LOP Kromme Rijngebied (Brons & Partners, 2009)' wordt aangegeven, evenals bijvoorbeeld wat betreft de gemeente De Bilt bij de 'Cultuurhistorische waardenkaart (De Bilt, 2011)'.

Op zich wordt het verder natuurlijk wel gewaardeerd dat de diverse maatregelen zoals men die voornemens is te nemen allen, dus zowel die wat betreft de natuurcompensatie als de watercompensatie, op een overzichtelijke wijze zijn opgenomen in het zogenaamde 'Landschapsplan'. Veel van die maatregelen zouden dan nog wel nader moeten worden uitgewerkt, om echt een goed beeld te krijgen wat nu exact op een bepaalde plek wordt beoogd.

2.8 Uitvoering/tijdens de bouw

Over de risico's van het verbreden van de A27 ter hoogte van het zogenaamde folie (zie voor de ligging ook de 'PlanMER 2e fase', Figuur 16.1) is natuurlijk al heel veel gezegd, dus zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het op dit moment daarbij laten.

Dan is ook in een bouw- en werkterrein voorzien ter hoogte van de toerit van de Universiteitsweg op de A-28 (zie de bij de 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaarten en wel de betreffende kaart 16.1). Dat zal behalve tot een aantasting van het hier aanwezige landschap, ook tot een aantasting van de hier gelegen ecologische verbinding kunnen leiden, inclusief de faunavoorziening onder de Universiteitsweg. Hoe men dan denkt te kunnen waarborgen dat deze faunavoorziening kan blijven functioneren, zoals kennelijk wel het voornemen is, blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog onduidelijk. Weliswaar is hier dus ook (op termijn) in een compensatieopgave voorzien, maar de vraag is toch of voor een bouw- en werkterrein niet ergens een minder kwetsbare plek op de Uithof kan worden gevonden.

Verder is voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bovendien de vraag hoe men dan tijdens de bouw van de dan kennelijk noodzakelijke uitbreiding van het 'kunstwerk' ter hoogte van de wildtunnel de Wildsche Hoek dan het ecologische functioneren van deze wildtunnel denkt te kunnen waarborgen (zie hiertoe overigens ook hetgeen hierover in het: 'PlanMER 2e fase' wordt opgemerkt in hoofdstuk 16.2: 'Effectanalyse' en dan in het bijzonder hoofdstuk 16.2 5: 'Natuur', evenals de hoofdstukken 16.3: 'Effectbeoordeling' en ook 16.4: 'Mitigerende maatregelen').

2.9 MMA (inclusief maatregelen op gebied duurzaamheid)

Zoals ook hiervoor al aangegeven onder het hoofdstuk 'Planproces' had men eigenlijk vanaf het begin het door de Kracht van Utrecht aangedragen alternatief 'Kracht van Utrecht 2.0' als hét planalternatief tot op het einde mee moeten nemen. Nu richt men zich feitelijk bij het MMA alleen op een optimalisatie van het VKA, hetgeen dan wel op bepaalde plekken tot een verbetering van de milieukwaliteiten kan leiden, maar dat is o.i. dus vanuit een veel te beperkte scope bezien.

Wat betreft duurzaamheid is het natuurlijk mooi dat men door o.a. aanbrengen van zonnepanelen de weg zelf in zijn energievoorziening (verlichting, etc.) wil laten voorzien, ook al moet een en ander nog nader worden uitgewerkt (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.1: 'Energie'). Dat is feitelijk in lijn met uw brief aan de kamer van 5 juni, waarbij u de ambitie uitspreekt om de energievoorziening van de infra, waaronder het wegennet, in 2030 klimaatneutraal te laten zijn. Met name ook op dit gebied vinden thans talrijke innovaties plaats (vergelijk o.a.: de aangehaalde 'belijning met glow in de dark'¹²), dus zou het mooi zijn als daar ook optimaal gebruik van wordt gemaakt.

Dan wordt als MMA-maatregel voor Amelisweerd voorgesteld vanwege het beperktere ruimtebeslag i.p.v. een grondwal een begroeid scherm aan te leggen, hetgeen inderdaad tot minder aantasting van o.a. bos kan leiden (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.5: 'Natuur').

Voor zover aan de in het OTB voorliggende Voorkeursvariant dan wordt vastgehouden, zou in de verbindingsboog tussen de A28 en A27 ter hoogte van het landgoed Sandwijk van een keer- of damwand gebruik kunnen worden gemaakt, zodat ook daar van een minder ruimtebeslag op de aanwezige natuur, inclusief de bestaande bermsloot en bomenrij, sprake zou kunnen zijn (zie eveneens hiervoor onder het 2.5 hoofdstuk: '(Bodem) en Water'). Er zou dan zijn aangegeven dat dat vanwege de fasering bij de bouw niet zou kunnen, maar door het toepassen van creatieve oplossingen zou moeten worden gezien of dat dan toch niet mogelijk is.

3. Conclusie

Van de beoogde wegverbredingen van de Ring Utrecht A12/A27 gaat een grote impact op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie uit. Juist ook aangezien o.i. het grote openbare belang onvoldoende is aangetoond, evenals er wel degelijk alternatieven zijn, moet het voornemen dan ook strijdig worden geacht met de daarvoor geldende (wettelijk) (beleids)kaders. In die zin verzoekt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u alsnog van het voornemen af te zien en maximaal in te zetten op een flankerend beleid, waardoor niet alleen de doorstroming op het HWN kan worden gefaciliteerd, maar ook op het OWN.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70

3972 AE Bilthoven

¹² In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dienaangaande inmiddels een fietspad dat vanaf het Station Driebergen-Zeist door het landgoed Beerschoten-Willinckshof loopt inmiddels met succes van een dergelijke belijning voorzien.

Bijlagen

Bijlage 1: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER

Aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Zeist, 28 januari 2009

Betreft: Inspraakreactie Startnotitie Ring Utrecht

Geachte heer, mevrouw,

Bij publicatie in diverse kranten op 10 december 2000 is bekend gemaakt, dat de Startnotitie Ring Utrecht van 05 december tot met 16 januari 2009 voor het indienen van inspraakreacties ter inzage is gelegd. Tijdens de inspraakbijeenkomsten is bekend gemaakt dat de termijn is verlengd tot en met 30 januari 2009. Hierbij wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gaarne haar reactie op de Startnotitie geven. Daarbij zal eerst een algemene reactie worden gegeven, waarna op een aantal specifieke aspecten zal worden ingegaan.

1. Algemeen.

Alvorens op de Startnotitie zelf wordt ingegaan, wil de Stichting eerst een algemene opmerking over het planproces maken. Uit de Startnotitie Ring Utrecht valt af te leiden dat binnen de voorliggende planstudie zoveel mogelijk wordt gewerkt volgens de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Commissie Elverding). Als de Stichting het goed heeft begrepen worden er volgens de aanbevelingen die de Commissie heeft gedaan reeds in een zo vroeg mogelijk stadium gekeken of er bij burgers/belanghebbenden draagvlak voor bepaalde oplossingen bestaat. Nu heeft er voor zover bij de Stichting bekend wel enige toetsing van bepaalde alternatieven plaatsgevonden, maar veel belangenorganisaties zijn daarbij niet gehoord. De vraag is dan ook of er tot op heden wel aan de aanbevelingen van de Commissie Elverding is voldaan.

Bezien we de Startnotitie zelf dan valt het op dat men het proces feitelijk in twee fasen heeft geknipt, namelijk de eerste fase waarin uit een aantal mogelijke alternatieven oplossingsrichtingen een Voorkeursvariant wordt afgeleid en een tweede fase waarin voor de Voorkeursvariant een echte MER zal worden opgesteld.

Zoals uit de Startnotitie valt af te leiden, zal de eerste fase breed worden opgezet, maar wel globaal van aard zijn. De vraag is evenwel of daardoor wel de nodige zorgvuldigheid in acht wordt genomen, met name ook met betrekking tot de effecten van de aangegeven hoofdalternatieven op natuur, landschap, cultuurhistorie en het milieu/de leefomgeving. Wat namelijk in de voorliggende Startnotitie opvalt, is dat wel in ruime mate aandacht wordt besteed aan de voorliggende verkeersproblematiek, maar de aandacht voor de binnen het plangebied aanwezige natuur en landschap slechts in beperkte mate aan de orde komt. Nu wordt de omgeving van de stad Utrecht gekenmerkt door een grote diversiteit aan landschappen met bijbehorende ecosystemen. Juist door die landschappen in de Startnotitie duidelijk in beeld te brengen, alsook hun kenmerkende (kern)kwaliteiten, had op voorhand duidelijk kunnen worden welke hoofdalternatieven al dan niet aanvaardbaar moeten geacht. Zo lopen diverse (rijks)wegen van de Ring Utrecht, alsook toeleidende (rijks)wegen door/nabij landschappen die in de Nota Ruimte zijn aangewezen tot 'Nationale Landschappen'. Het gaat daarbij dan in het bijzonder om de 'Nieuwe Hollandse Waterlinie', het 'Groene Hart' en het 'Rivierengebied'. Ook lopen wegen dwars door en nabij gebieden die een belangrijke functie vervullen binnen de EHS (inclusief Ecologische verbindingzones (EVZ's)) en ook als zodanig zijn begrensd. Ook komen er in de nabijheid bepaalde Natura 2000 gebieden voor, zoals dat van de 'Oostelijke Vechtplassen', die deel uitmaken van het

Europese Netwerk van Natuurgebieden. Juist gezien die bijzonder landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de betreffende gebieden, had het dan ook voor de hand gelegen, dat men zich wat betreft de hoofdalternatieven had beperkt tot die alternatieven waarvan bij voorbaat vaststaat dat hun impact op de aanwezige landschappen te verwaarlozen/nihil zal zijn. Een inbreuk betekent immers niet alleen een verlies van aanwezige waarden van natuur en landschap, maar raakt daarmee meteen ook aan die kwaliteiten die van Utrecht nu juist een TOP-regio maken, namelijk een stad die aan alle zijde wordt omringd door natuur en landschappen van hoge kwaliteit.

Bezien we het vijftal hoofdalternatieven, te weten:

- het Nulalternatief;
- het Alternatief Niet Verbreden (VERDER minus aanpassingen rijkswegennet, NRU en Waterlinieweg);
- het Alternatief Verbreden, inclusief de Varianten A: 'Hele Ring' en B: 'Halve Ring';
- het Alternatief Sorteren;
- het Alternatief Spreiden,

dan zal duidelijk zijn dat met uitzondering van het Nulalternatief en het Alternatief Niet Verbreden (VERDER) de in de Startnotitie opgenomen alternatieven een grote tot zeer grote impact op de natuur en het leefmilieu zullen hebben. Zo zal in het *Alternatief Verbreden*, Variant A: 'Hele Ring' een geheel nieuwe snelweg door Leidsche Rijn worden aangelegd, terwijl juist op het laatste groen zoals dat daar aanwezig is in het verleden al heel wat is ingeleverd. Daarnaast zal bij deze variant ook de bestaande NRU worden opgewaardeerd tot een snelweg, met alle mogelijke gevolgen voor de nabijgelegen Natura 2000 gebied van de Oostelijke Vechtplassen en zo mogelijk ook op de forten Gagel en Ruigenhoek. Een keuze voor het Alternatief Verbreden variant B 'Halve Ring' lijkt dan minder ingrijpend, maar in deze variant is wel de verbreding van zowel de autosnelwegen A-2, de A-12 en A-27 voorzien, waarbij met name het gedeelte van de A-27 dat door Amelisweerd loopt de impact van deze weg op dit bijzonder waardevolle natuurgebied nog verder zal vergroten. De impact van het *Alternatief Sorteren*, waarbij langs alle wegen rondom Utrecht, alsook toevoerwegen nieuwe parallelwegen worden aangelegd, zal zo mogelijk nog groter zijn. Niet alleen zal de aanleg van deze parallelwegen een enorm ruimteverlies met zich meebrengen, ook zal de barrièrewerking van deze wegen, die nu al vaak groot is, voor zowel mens als dier enorm toenemen. Ook zal deze variant ertoe leiden dat het binnenstedelijk leefklimaat verder zal worden aangetast, doordat daarin zowel een opvangfunctie voor het regionale verkeer is voorzien voor zowel de NRU en de Waterlinieweg, als voor een nieuw aan te leggen verbinding door Leidsche Rijn. Toppunt, althans in negatieve zin, is natuurlijk het *Alternatief Spreiden*. Hierbij wordt niet alleen een nieuwe verbindingsweg door Leidsche Rijn en de nog nieuw aan te leggen woningbouwlocatie Rijnenburg aangelegd, maar ook nieuwe wegen ten zuiden van de A-12 tussen de Meern en Bunnik én tussen de A-12 en de A-28. Over dit Alternatief is inmiddels al heel wat beroering ontstaan, zelfs tot in de Tweede Kamer aan toe, ook al omdat bij deze variant het in zowel cultuurhistorisch als ecologisch opzicht bijzonder waardevolle gebied van Amelisweerd (Oud en Nieuw) en Rhijnauwen na de perikelen rondom de A-27 in '70 en '80 jaren van vorige eeuw wederom door een gehele nieuwe weg zal worden doorsneden, maar dan nu aan de oostzijde. Één van de gevolgen van dit alternatief is zodoende dat dit belangrijke natuurgebied, dat één van weinige kleibossen dat Nederland rijk is herbergt, dan geheel door rijkswegen van de buitenwereld zal worden afgesneden/afgesloten. De impact van dit alternatief zal dan ook enorm zijn. Zo zal het gebied voor dieren dan immers vrijwel onmogelijk te bereiken zijn, hetgeen ongetwijfeld tot het (lokaal) uitsterven van bepaalde soorten zal leiden. Daarnaast zal het gebied niet alleen voor de mens moeilijker bereikbaar worden, maar ook valt er voor de bezoeker dan nog nauwelijks in rust en stilte van de natuur en het landschap te genieten, hetgeen dit gebied voor de bewoners uit de stad, als ook omliggende dorpen nu juist zo aantrekkelijk maakt. Voorts zal de beoogde nieuwe regionale weg tussen de A-12 en de A-28 leiden tot de aantasting van de stadsgewestelijke bufferzone die nu nog tussen de stad Utrecht/Uithof, De Bilt, Zeist en Bunnik resteert. Het gaat hier na uitbreiding van de Uithof om een relatief smalle strook groen, waarvan diverse landgoederen (waaronder het landgoed Oostbroek) deel uitmaken. De weg zal ook hier dus een enorme impact op de natuur en het landschap

hebben welke variant uiteindelijk ook wordt gekozen (zie voor een nadere detaillering ook onder specifieke opmerkingen). Tenslotte zal dit alternatief ten zuiden van de A-12 leiden tot aantasting van Fort Vechten (inclusief schootsvelden) en bijbehorende Limes, als ook mogelijk de hier net aangelegde natuurgebieden, zoals dat van Nieuw-Wulven, doorsnijden (zie voor detail overigens de 'Herinrichting Groenraven-Oost'). Kortom deze variant moet alleen al vanuit de impact op aanwezige waarden van natuur en landschap, die overeenkomstig diverse beleidsplannen inmiddels een grote mate van bescherming genieten (zie hiertoe o.a. het Streekplan Utrecht en dan in het bijzonder de Streekplankaart: 'Gebieden binnen de groene Contouren') totaal onaanvaardbaar worden geacht.

Zoals uit vorenstaande kan worden afgeleid is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening dat de oplossingen van de verkeersproblematiek in en rondom de stad Utrecht vooral binnen de bandbreedte van de hoofdalternatieven 'Nulalternatief' (inclusief prijsbeleid) én 'Niet Verbreden (VERDER)' dient te worden gezocht. Zoals uit het rapport 'Voorstel voor het VERDERpakket' kan worden afgeleid zijn er binnen de regio vele mogelijkheden om tot een optimale verkeers- en vervoerssituatie te komen¹³. Juist door maximaal in te zetten op de eerste vijf stappen van de 'Zevensprong van Verdaas', te weten op RO, beprijzen, mobiliteitsmanagement (inclusief fiets), OV en verkeersmanagement, kan o.i. een veel verdere optimalisatie worden bereikt dan thans het geval is. Dat daarbij ook naar creatieve oplossingen dient te worden gezocht zal duidelijk zijn. Als de in de Startnotitie opgenomen alternatieven o.i. één ding duidelijk maken, ook al zou het dan slechts om extremen gaan, dan is het wel dat we zo niet langer door kan gaan met de immer toenemende stroom aan auto's. In die zin heeft de Startnotitie aan de Stichting duidelijk gemaakt dat er nu ook echt een 'omslag' in het denken over het autoverkeer, met alle bijkomende vernietiging van natuur en landschap alsook aantasting van het leefklimaat (door geluid en luchtverontreiniging), dient plaats te vinden en dus ook echt naar radicaal andere oplossingen dient te worden gezocht, zeker in de Randstad. Bij het zoeken naar oplossingen dient dan ook duurzaamheid het leidende thema te zijn en niet de autobereikbaarheid. Wil men de verkeers- en vervoersproblematiek ook echt aanpakken, dan zal o.i. dan ook maximaal moeten worden ingezet op (vergelijk ook de 'Zevensprong van Verdaas'):

- Ruimtelijke Ordening.
Bezien we de verkeers- en vervoersrelaties in de Randstad/Region dan zal duidelijk zijn dat deze mede worden veroorzaakt doordat men er vanaf de zestiger jaren voor heeft gekozen om wonen en werken waar mogelijk te scheiden. Dat heeft naar te verwachten veel een enorme automobiliteit met zich meegebracht. Veel meer dan vroeger het geval is, zou dan ook weer wat wonen en werken betreft naar creatieve combinaties moeten worden gezocht. Daarnaast zou in ieder geval de werkgelegenheid weer beter moeten worden verspreid, ook om een verdere druk op de woningmarkt in de regio te voorkomen. Het streven zou er daarbij steeds op moeten zijn gericht de bestaande automobiliteit drastisch terug te dringen, zodat deze niet langer het publieke domein domineert;
- Beprijzing.
Juist dit instrument zou versneld moeten worden ingevoerd, met een variabele heffing. Pas zo zou veel sterker kunnen worden gestuurd om tot optimale verkeers- en vervoersrelaties te kunnen komen. Feitelijk merk je alleen al door de kredietcrisis wat de impact van geld op de autoverkopen of het rijden kan zijn en juist nu is het o.i. dan ook het juiste moment om tot invoering van echt duurzame automobiliteit, zo daarvan natuurlijk ooit al sprake kan zijn, over te gaan;
- Mobiliteitsmanagement.
Feitelijk staat dit nog in de kinderschoenen, maar dit kan nog veel verder worden ontwikkeld teneinde tot een optimalisatie van het gebruik van het bestaande wegennet te

¹³ Overigens worden lang niet alle maatregelen zoals deze in het VERDERpakket zijn opgenomen door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gesteund, zoals de (eventuele) aanleg van een nieuw fietspad tussen de Uithof en Zeist, aangezien ook deze maatregel tot een onevenredige aantasting van natuur en landschap zal leiden en er reeds een goed nul-alternatief beschikbaar is, namelijk de bestaande Bisschopsweg.

komen¹⁴. Ook zou daarbij veel meer dan thans het geval is naar beschikbare vervoerketens kunnen worden gekeken teneinde zo tot een optimalisatie te kunnen komen;

- **Optimalisatie Openbaar Vervoer.**
Om de verkeers- en vervoersproblematiek die op de schaal van de Randstad en deels daarbuiten speelt ook echt aan te kunnen pakken zou in ieder geval het 'Rondje Randstad' (weer) op de kaart moeten worden gezet, waarbij dan wel wordt aangesloten bij bestaande railverbindingen en/of wegen. Daarnaast zal de Stichtse Lijn moeten worden aangelegd tussen Utrecht en Almere (zie overigens ook Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)), als ook serieus moeten worden nagedacht over een nieuwe spoorverbinding tussen Utrecht en Breda, zo mogelijk parallel aan de A-27. Verder zal moeten worden gekeken hoe het OV binnen het stadsgewest Utrecht verder kan worden geoptimaliseerd, waarbij o.a. zou kunnen worden gedacht aan een soort Ringlijn die verschillende satellieten (Maarsen, Maarsenbroek, Leidsche Rijn, Nieuwegein en Houten) direct met elkaar verbindt, waarbij dan natuurlijk nog wel naar de effecten daarvan op natuur en leefklimaat dient te worden gekeken;
- **Verkeers- en Vervoersmanagement.**
De stichting Milieuzorg Zeist e.o. is van mening dat deze optie nog veel te weinig wordt benut, kennelijk omdat bedrijven/overheden bang zijn personeel tegen zich in het harnas te jagen. Feitelijk zou o.i. het beleid er gewoon op moeten zijn gericht dat iedereen hetzij met de fiets of het OV naar het werk komt en alleen daarvoor wordt beloond¹⁵. Daarnaast zouden de mogelijkheden die internet biedt veel meer moeten worden benut. Telewerken en videoconferenties worden inmiddels door bepaalde bedrijven opgepakt, maar deze mogelijkheden kunnen o.i. nog vele meer worden uitgebreid, waarbij de overheid het goede voorbeeld zou kunnen geven;
- **Fiets.**
Ook hierbij zijn vele opties mogelijk die nog lang niet allemaal optimaal worden benut, ook al wordt daartoe met verschillende projecten al wel een aanzet toe gegeven;

Kortom, wat de eerste fase betreft zou daarbij o.i. de keuze dienen te vallen op het zogenaamde Nul-plus alternatief, waarbij samen met burgers/belangorganisaties alle duurzame alternatieven voor (een verdere groei van) het autoverkeer in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk tot uitvoer te brengen. In die zin onderschrijft de Stichting dan ook volledig de petitie 'Geen nieuwe wegen door het Groen', zoals deze door de NMU (en aanverwante) organisaties aan zowel Minister Cramer als de leden van de Tweede Kamer is aangeboden.

In de tweede fase zou o.i. vanuit het Nul-plus alternatief nog wel kunnen worden gekeken, hoe tot een verdere optimalisatie van het bestaande wegennet zou kunnen worden gekomen. Bezien we gepresenteerde cijfers in de Startnotitie, dan blijkt toch dat de knelpunten niet zozeer liggen op het bestaande wegennet binnen de Ring Utrecht, maar toch vooral bij de knooppunten. Door juist hier naar creatieve oplossingen te zoeken, zou dat op zich al veel soulaas kunnen bieden. Dat geldt dan in het bijzonder voor de knooppunten Rijnsweerd, Lunetten en Oude Rijn. Juist door hier wegen gedeeltelijk boven of onder elkaar aan te leggen/te weven zou niet alleen tot een dubbel ruimtegebruik kunnen worden gekomen (vergelijk bijvoorbeeld het Prins Clausplein bij Den Haag), maar ook de thans optredende stagnatie aangepakt. Verder zou met name in de zogenaamde A-12 zone nog tot een aanzienlijke verbetering kunnen worden gekomen door de weg hier gedeeltelijk, net als bij A-2, ondergronds te leggen (zie ook alternatieven uit de 'Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

¹⁴ Hieraan wordt in de Startnotitie wel aandacht besteed onder het alternatief 'Sorteren' (zie de Startnotitie, pag. 44), maar het principe dat daaraan ten grondslag ligt, namelijk het uit elkaar houden van regionaal en doorgaand verkeer door het gebruik van flexibele rijstroken en sturingssystemen, zou ook kunnen worden toegepast om tot een verdere optimalisatie van het bestaande wegennet te kunnen komen.

¹⁵ Een voorbeeld zou hierbij kunnen worden genomen aan de UMC in de Uithof, waarbij werknemers die binnen een afstand van 7 km wonen geen parkeerpas krijgen.

2015-2030 (Eindbalans)), zij het dat ook daarbij natuurlijk zorgvuldig naar effecten op natuur en landschap zou moeten worden gekeken. Tenslotte zou ook naar optimalisatie NRU kunnen worden gekeken, maar dan wel binnen het bestaande profiel. In ieder geval zou daarbij moeten worden gekeken hoe de barrière die deze weg thans vormt voor bewoners Overvecht/Utrecht in richting Noorderpark kan worden opgeheven, bijvoorbeeld door aanleg van een enkele ongelijkvloerse kruising (met (half)verdiepte aanleg NRU).

2. Specifieke opmerkingen.

Hierbij wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. na bovenstaande meer algemene opmerkingen toch ingaan op een aantal zaken die in de voorliggende Startnotitie o.i. onderbelicht zijn gebleven. Zoals in het bovenstaande al aangegeven wordt in de Startnotitie toch vooral ingezoomd op de verkeersproblematiek van het autoverkeer en in mindere mate op de impact van voorgestelde oplossing op de natuur, het landschap en cultuurhistorie, alsook het leefklimaat voor de mens. Weliswaar wordt kort ingegaan op wettelijke kaders, zoals die met betrekking tot de Lucht- en Geluidkwaliteit, als ook die met betrekking tot de Natuurlijk omgeving, maar de toestand zoals deze op dit moment is wordt in de Startnotitie niet tot nauwelijks met kaartmateriaal ondersteund terwijl dat toch al heel veel duidelijk had kunnen maken. Juist over de verschillende natuurgebieden/landschappen rondom de stad waar de wegen die deel uitmaken van de Ring Utrecht doorheen lopen is heel veel informatiemateriaal (zowel inventarisatie-materiaal als kaarten) beschikbaar die had kunnen worden benut om de impact van de verschillende alternatieven goed in beeld te kunnen krijgen. In het onderstaande zal themagewijs op een aantal relevante beleidskaders worden ingegaan, waaraan o.i. in de richtlijnen voor de MER in ieder geval aandacht zou moeten worden besteed.

2.1. Landschap.

Zoals in het bovenstaande al gememoreerd komen er direct rondom de stad Utrecht een aantal waardevolle landschappen voor. Allereerst is dat aan de west- en noordzijde van de stad het Groene Hart (inclusief het Vechtplassengebied) en aan de zuid- en oostzijde het Riverengebied/Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug. De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), zoals deze direct aan de zuid-oost en oostzijde van de stad is gelegen verbindt daarbij de diverse aangegeven landschappen als het ware met elkaar. Met uitzondering van de Utrechtse Heuvelrug, die in het Streekplan als 'Provinciaal landschap' is aangeduid, zijn alle aangegeven landschappen inmiddels grotendeels aangewezen als Nationaal Landschap (zie wat betreft het Groene Hart de Nota Ruimte en wat de Nationale landschappen NHW en Rivierengebied betreft de 'Streekplanuitwerking Nationale Landschappen van de provincie Utrecht'). Voor dergelijke landschappen wordt er naar gestreefd de kernmerkende kernkwaliteiten te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het zal duidelijk zijn dat daar waar in de aangegeven alternatieven verbredingen van bestaande wegen worden voorgesteld of zelfs nieuwe wegen daarvan een grote impact op aanwezige kernkwaliteiten uit zal gaan.

2.2. Natuur.

Zoals bekend liggen er in en rondom de stad Utrecht niet alleen een aantal rode opgaven, maar vooral ook een aantal groene opgaven. Dat mede om de stad leefbaar te houden. Rondom de stad zijn de afgelopen jaren dan ook een aantal landinrichtingsprojecten uitgevoerd, waarbij in de Startnotitie met name aan de Herinrichting Noorderpark aandacht wordt besteed. Naast het Noorderpark heeft aan de oostkant van Utrecht evenwel ook een herinrichting plaatsgevonden en wel die van 'Groenraven-Oost'. Naast de bestaande natuurgebieden, zoals o.a. Oostbroek, Amelisweerd, Rhijnauwen en Fort Vechten, zijn er daardoor ook een aantal nieuwe natuurgebieden ontstaan, zoals Nieuw-Wulven. Ook zijn er in het kader van de herinrichtingen een aantal 'Ecologische Verbindingszones (EVZ's) aangelegd, die de diverse natuurgebieden met elkaar moeten verbinden. In de Nota Ruimte zijn daarbij nog de 'Robuuste ecologische verbindingzones' toegevoegd, waarvan de Natte as/Groene Ruggengraat een belangrijk voorbeeld vormt. In ieder geval zal de ecologische structuur zoals deze binnen het plangebied en wijde omgeving voorkomt (inclusief het Natura

2000 gebied van de 'Oostelijke Vechtplassen') goed in kaart moeten worden gebracht (inclusief hun bijbehorende kernkwaliteiten), zodat ook duidelijk is wat de impact van de verschillende nader te onderzoeken alternatieven/varianten op de aanwezige natuur zal zijn. Niet alleen zal daarbij dan moeten worden getoetst aan het 'Nee, tenzij-beginsel' zoals dat voor de EHS aanwezig is, maar ook aan wettelijke kaders zoals deze vanuit de FFW en de Natuurbeschermingswet (1998) van kracht zijn. Voor de toetsing dient daarbij niet alleen naar het directe ruimtebeslag te worden gekeken, maar vooral ook naar de externe werking. Zo is bijvoorbeeld bekend dat met name in het Natura 2000 gebied de Oostelijke vechtplassen een aantal soorten voorkomen, zoals o.a. de Purperreiger, die ook in de omliggende landbouwgebieden van het Noorderpark foerageren. Sommige soorten zijn daarbij zeer gevoelig voor verstoring en de impact van eventuele maatregelen aan de NRU zullen dan ook zorgvuldig in kaart moeten worden gebracht.

Wat betreft de ecologische relaties zoals deze ten oosten van Utrecht aanwezig zijn wil de Stichting u in het bijzonder wijzen op de folder 'Natuur verbinden en behouden', zoals deze door de Werkgroep Faunapassages Zeist-West is uitgebracht (zie ook bijlage 1: 'Folder Natuur Verbinden en Behouden'). Deze maakt nog eens expliciet duidelijk hoe belangrijk de betreffende groene zone tussen de Uithof, Bunnik en Zeist is voor het overleven van tal van diersoorten. De betreffende zone vormt immers thans de enige verbinding voor soorten tussen enerzijds het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerweteringgebied. De aanleg van een nieuwe weg in deze zone, zoals in het 'Alternatief spreiden' is voorzien, zal de (landschap)ecologische betekenis van dit gebied dan ook grotendeels teniet doen. Zoals in het bovenstaande reeds aangegeven geldt dat ook voor de gebieden Amelisweerd en Rhijnauwen die door de nieuwe weg volledig zullen worden geïsoleerd. Deze voorbeelden maken nog eens duidelijk hoe belangrijk het is dat in de op te stellen effectrapportage niet alleen naar het ruimtebeslag van de geprojecteerde wegen dient te worden gekeken, maar vooral ook naar de verstoring die deze veroorzaken van aanwezige landschapsecologische relaties. Dat geldt dan zowel voor de alternatieven waarbij de aanleg van nieuwe wegen is voorzien, als voor de geprojecteerde verbredingen. Nu al vormen de binnen het gebied voorkomende wegen immers al een onoverkomelijke barrière, die door bepaalde diersoorten alleen door (de aanleg van) faunapassages kunnen worden gepasseerd. Bijzonder aandachtspunt is daarbij met name de vele in het alternatief 'Sorteren' opgenomen nieuwe parallelwegen. Volgens de in de Startnotitie opgenomen kaart 5.4: 'Sorteren' lopen deze immers tot ver langs de toeleidende snelwegen buiten de Ring Utrecht door¹⁶. Zij snijden daarbij sterk door de landschappen zoals deze hier voorkomen en hun impact op landschap en ecologie zal dan naar verwachting ook enorm zijn. Daarbij komt dat met name wildtunnels alleen door bepaalde diersoorten gebruikt kunnen worden als zij aan bepaalde verhoudingen voldoen. Wat dat betreft heeft bijvoorbeeld het wildviaduct 'de Wildsche Hoek' onder de A-28 nabij het landgoed Oostbroek, hetgeen eigenlijk een wildtunnel is, nu reeds zijn kritische afmetingen bereikt en een verdere verbreding van de weg op deze plek kan er dan ook toe leiden dat de zo ontstane tunnel dan niet langer door bepaalde soorten zal worden gebruikt, met alle gevolgen van voorkomende populaties van dien¹⁷.

Wat in het bovenstaande is gesteld met betrekking tot de landschapsecologische relaties die in een bepaald gebied aanwezig zijn geldt natuurlijk ook voor het groen in de stad zelf. Door de alternatieven 'Verbreden', 'Sorteren' en 'Spreiden' zal de natuur in de stad feitelijk steeds meer van die in de buitengebieden worden geïsoleerd. Weliswaar is bijvoorbeeld ter hoogte van de Biltse Rading geprobeerd de door de aanleg van de A-27 optredende isolatie ten opzichte Voorveldse Polder op te heffen, maar als deze weg nog verder zal worden verbreed zal de isolatie ongetwijfeld verder toenemen.

¹⁶ Overigens is de Stichting er steeds vanuit gegaan dat er binnen VERDER een goede coördinatie was van de te ontwikkelen plannen, maar is bijvoorbeeld in de Startnotitie, overigens tot onze vreugde, de aanleg van een geheel nieuwe parallelweg aan de A-28 vanaf Rijnsweerd tot aan de afslag Soesterberg niet opgenomen.

¹⁷ Overigens wordt in de Startnotitie A-28 ook al in het mogelijke gebruik van de vluchtstrook voor een HOV Utrecht-Amersfoort voorzien, die mogelijk tot een extra verbreding van de A-28 aanleiding kan geven.

Wat de natuur betreft dient er o.i. verder bijzondere aandacht te worden gegeven aan de stiltegebieden zoals deze o.a. in het Noorderpark voorkomen. Deze moeten overigens niet alleen voor de natuur van belang worden geacht, maar ook voor de mensen die er recreëren.

2.3. Water en bodem.

In de voorliggende Startnotitie wordt weliswaar aandacht besteed aan de aspecten bodem en water, maar ook hier is de bestaande situatie, als ook de opgaven (o.a. in het kader van de KRW) niet tot nauwelijks in beeld gebracht.

Bezien we nu de diverse alternatieven, dan zal duidelijk zijn dat deze wel degelijk een impact op de bestaande watersystemen zullen hebben. Zo zijn belangrijke rivieren binnen het plangebied o.a. de Vecht en de Kromme Rijn. Bij optimalisatie/opwaardering van de NRU en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de A-12 en de A-28 zal dat ongetwijfeld ook consequenties voor respectievelijk de Vecht en de Kromme Rijn met zich meebrengen, zij het niet in hydrologische zin, dan wel in landschappelijke en ecologische zin. Zo loopt langs de Kromme Rijn niet alleen een jaagpad, maar vormt deze ook een belangrijke natte ecologische verbinding (EVZ). Door de eventuele aanleg van de nieuwe verbinding tussen A-12 en A-28 kan deze het functioneren van deze verbinding in gevaar brengen.

Verder zou wat het water betreft de verschillende grondwaterbeschermingsgebieden goed in beeld moeten worden gebracht, ook gezien de negatieve effecten die wegen daarop (kunnen) hebben.

Wat het water betreft zou verder in het bijzonder moeten worden gekeken, met name daar waar nieuwe wegen zijn voorzien, naar aanwezige grondwaterrelaties en dan in het bijzonder kwelgebieden. De binnen deze gebieden voorkomende wateren en sloten herbergen meestal bijzondere waarden en de verstoring daarvan kan dan ook aanzienlijke effecten met zich meebrengen.

Wat de bodem betreft zou in het bijzonder naast voorkomende 'aardkundige waarden' ook naar archeologische waarden moeten worden gekeken. Als basis zouden daarvoor de beschikbare Archeologische waardenkaarten en verwachtingskaarten kunnen worden gebruikt. Dit wordt met name van belang geacht omdat er binnen het plangebied en dan in het bijzonder dat ten zuiden van de A-12 en ook ten westen A-2 inmiddels vele waardevolle opgravingen zijn gedaan, waarbij o.a. delen van de Limes en Romeinse nederzettingen naar boven zijn gekomen.

2.4. Leefklimaat.

Leiden wegen door het landschap tot een aantasting van aanwezige waarden van natuur en landschap, nieuwe wegen of verbredingen van bestaande wegen door/nabij stedelijke gebieden leiden tot een aantasting van het aanwezige (binnenstedelijke) leefklimaat. In het bijzonder zal dat dan gelden voor bijvoorbeeld de eventuele aanleg van een nieuwe snelweg dwars door Leidsche Rijn. Weliswaar wordt in de Startnotitie aangegeven, dat wat de effecten betreft zal worden getoetst op de effecten op geluid en luchtkwaliteit op basis geldende wettelijke normen, maar met name voor stedelijke gebieden zou van een veel hogere ambitie moeten worden uitgegaan. Zo blijkt uit diverse onderzoeken telkenmale weer dat mensen veel langer leven in schonere steden¹⁸. In die zin zou dus niet moeten worden getoetst aan de wettelijke kaders, die steeds verder zijn opgerekt, maar aan de hogere ambities die veelal in de gemeentelijke en provinciale milieubeleidsplannen (m.b.t. tot geluid, NOX, PM 2.5/PM 10 én CO₂) zijn vastgelegd¹⁹. Wat betreft de luchtkwaliteit is de Stichting overigens een tegenstander van salderen, aangezien dat weliswaar op bepaalde plekken tot een daling van de aanwezige luchtvervuiling kan leiden, ook al is dat vaak slechts tijdelijk, maar de luchtvervuiling op andere plekken, veelal in de buitengebieden, toeneemt en daarmee ook de luchtkwaliteit als geheel verslechterd.

¹⁸ Zo blijkt uit Amerikaans onderzoek dat mensen in schone steden tot drie jaar langer leven dan in vervuilde steden.

¹⁹ Overigens zou bijvoorbeeld voor PM10 eigenlijk van een grenswaarde van 10 µg/m³ (i.p.v. 40 µg/m³) moeten worden uitgegaan wil de lucht ook echt gezond zijn.

Tenslotte blijft het natuurlijk wel bijzonder vreemd dat terwijl bepaalde gemeenten aan de ene kant proberen in Rijnenburg op basis 'cradle tot cradle-principe' een duurzame wijk/stad tot ontwikkeling te brengen er daar in de Startnotitie dan maar weer zomaar een gehele nieuwe (regio)weg doorheen wordt geprojecteerd.....

3. Conclusie.

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is van mening dat de oplossingen zoals deze in de Startnotitie in bepaalde hoofdalternatieven naar voren wordt gebracht voor de Ring Utrecht en dan in het bijzonder de alternatieven 'Verbreden', 'Sorteren' en 'Spreiden' totaal onaanvaardbaar moeten worden geacht vanwege hun enorme impact op aanwezige waarden van natuur en landschap als op het leefklimaat. Zij stelt dan ook voor om te komen tot een echt duurzaam alternatief, de Nul-plus variant, eventueel gecombineerd met een optimalisatie van het bestaande wegennet. In het vorenstaande worden daartoe een aantal voorstellen gedaan.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Afzender: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
P/a: B. de Wolf
Kometenlaan 70
3721 JV Utrecht

Bijlage 2: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. PlanMER Eerste fase

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 kruisingen. 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) 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 beoordelen²⁰. 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

²⁰ 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.

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 (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 CO₂ 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 Sandwijck 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 gekozen²¹, 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

²¹ 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.

hoofdstukken 2.5 en dan in het bijzonder de tabel op pag. 37 - 39, als ook hoofdstuk 12.5)²² - 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 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 aan 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 gezondheidseffecten van de verschillende alternatieven. Duidelijk is dat de effecten-analyses die zogenaamde

²² 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.

dosis-effect-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 gezondheids-effecten 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 Utrecht 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 Vogelrichtlijn²³.

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 slagenverkaveling 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

²³ 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).

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,

P. Greeven

Afzender: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
P/a: B. de Wolf
Kometenlaan 70
3721 JV Bilthoven

