



Directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

e-mail: info@platformparticipatie.nl

Uw referentie: A27/A12 Ring Utrecht
Onze referentie: M070/2016
Betreft: Zienswijze OTB A27/A12 Ring Utrecht + WOB verzoek
Aantal pagina's: 21 (exclusief bijlagen)

Utrecht, 19 juni 2016

Geachte Excellentie,

Hierbij dienen wij mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de Stichting Bewonersoverleg Lunetten, Vereniging het Groene Dak, de Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track en een groot aantal belanghebbenden (zie bijgevoegde lijst in bijlage) de volgende zienswijze in.

In algemene zin constateren wij dat het Ontwerp Tracébesluit achterhaalde oplossingen biedt voor een achterhaald geformuleerde problematiek. Ook het Ministerie van I en M toont in recente teksten een begin van besef dat meer asfalt geen eigentijdse oplossing is in een tijd waarin slimme vormen van mobiliteit steeds nadrukkelijker in beeld komen en de combinatie fiets+trein al jaren - waar het gaat om verplaatsingen - het enige bestendige groeimodel in ons

Coöperatie **MOB**ilisation for the Environment Ua,
Springweg 63, 2511 VK Utrecht
email: info@mobilisation.nl; website: www.mobilisation.nl,
Tel: +31 30 3240 221, Fax: 084 7451 193;
BTW nr.: 8045.17.629; KvK nr: 10145049

land is. Daarnaast houden plannen als hier voorliggend op geen enkele wijze rekening met de zeer forse opgave op het gebied van klimaatbeleid, die logisch voortvloeit uit de zogenaamde Urgenda uitspraak en de ondertekening van het recente Parijse akkoord op dit gebied. Hoewel de Nederlandse regering de aanscherping van het Europees klimaatbeleid vanaf de periode 2020 tot de periode 2030 heeft geaccordeerd houdt het voorliggende Ontwerp Tracébesluit hier op geen enkele manier rekening mee.

Onze zienswijze bevat de volgende punten (inclusief een verzoek in het kader van de Wet Openbaarheid van Bestuur):

- Verzoek aan de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen (of afstellen) van het project in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA.
- Nut en noodzaak worden verantwoord met een niet door een onafhankelijke partij opgesteld verkeersmodel cq. -modellen. De toegepaste verkeersmodellen gaan uit van zwaar overschatte voorspelde congesties en NoMo-waarden. Zij gaan uit van verouderde en onrealistische GE-scenarios en congestiewaarden. De gebruikte verkeersmodellen zijn onderling niet consistent.
- WOB-verzoek tot levering van de gebruikte verkeersmodellen en de bijbehorende berekeningen (input- en output-waarden).
- Externe veiligheid en folierisico bij overkapping zijn onvoldoende beschouwd. Effecten van veranderde waterhuishouding zijn onvoldoende beschouwd.
- Luchtkwaliteit.
- Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie EHS, boscompensatie, soorten, Natura 2000, stikstofdepositie op beoordeelde natuurmonumenten)
- Geluidsoverlast.
- Bouwhinder.
- Overige zaken

1. Verzoek aan de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen (of afstellen) van het project in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA

In het Ontwerp Tracébesluit wordt geprobeerd de doelstellingen (een verbeterde doorstroming op de snelwegen aan de oostkant van Utrecht (A12/A27/A28) en verbeterde kwaliteit van de leefomgeving in Utrecht) te halen met slechts 1 soort oplossing: het aanleggen van asfalt.

Op verzoek van de Tweede Kamer is een onderzoekscommissie ingesteld om de keuzes die vanaf het begin van het project Ring Utrecht zijn gemaakt te toetsen. Deze Commissie Schoof heeft naar de inhoud van de besluitvorming en naar het gevoerde proces gekeken.

De Commissie Schoof concludeerde op 26 maart 2013 dat de besluitvorming, qua onderbouwen van de voorkeursvariant met een MKBA, op een niet adequate en niet zorgvuldige manier is doorlopen. Er is immers in eerste instantie geen MKBA gemaakt.

Dit klemt des te meer omdat ook in de Startnotitie Planstudie Ring Utrecht staat dat de projectgerichte, en in 2008 door het kabinet overgenomen, adviezen van de commissie Elverding worden meegenomen. Dit houdt in dat bij het toetsen van de besluiten en de onderzoeken het MIRT-spelregelkader gehanteerd wordt, wat inhoudt dat een Voorkeursalternatief onderbouwd moet worden met een MKBA.

Op aanbeveling van de commissie is een aanvullende Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) gemaakt met het doel om de gemaakte keuzes te bestendigen. Deze MKBA, inclusief een second opinion door het Centraal Planbureau, is parallel aan de derde trechterstap uitgevoerd. Het doel van deze aanvullende MKBA was om het maatschappelijke nut van het voorkeursalternatief ten opzichte van het referentiekader aan te tonen.

Uit de uitgevoerde MKBA komt naar voren dat onder het hogegroei-scenario (GE*) aanleg in de nabije toekomst optimaal is, maar dat een paar jaar uitstel relatief weinig kost (in termen van gedeerd maatschappelijk rendement). Onder het lagegroei-scenario (RC*) is het **nooit rendabel** om het VKA te realiseren en leidt het **niet** uitstellen tot een groot maatschappelijk verlies.

Dat de kosten de baten overtreffen in een lagegroei-scenario (RC*) betekent dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht fors groeit ten opzichte van de huidige situatie (zoals het geval is in GE*). Het beeld van de vertragingen zonder uitvoering van het project in RC* in 2030 is namelijk ongeveer gelijk aan het beeld in 2013. De grote bandbreedte rondom de maatschappelijke rentabiliteit van het VKA betekent dat het onzeker is of het project rendabel zal zijn. Deze onzekerheid vraagt om uitstel van de investeringsbeslissing over het OTB, en te wachten totdat duidelijker is of de toekomst zich meer in de richting van het ene of het andere scenario beweegt. De gevoeligheidsanalyse over uitstel in de MKBA laat zien dat een aantal jaren uitstel relatief weinig kost in termen van verloren maatschappelijk rendement bij het hogegroei-scenario, en het voorkomt een groot maatschappelijk verlies bij het lagegroei-scenario.

Bovendien concludeert de MKBA dat, indien om wat voor reden dan ook een alternatieve oplossingsrichting niet de voorkeur verdient, dan nog het uitstellen van het project in de rede ligt (en zo mogelijk het faseren van de uitvoering van het project) op basis van de uitkomsten van de MKBA. Uitstel verhoogt de maatschappelijke welvaart.

Bij het CPB bestaat twijfel over de keuze van de projectalternatieven. Tijdens het besluitvormingsproces van de Ring Utrecht zijn in de afgelopen jaren verschillende alternatieven de revue gepasseerd. In de MKBA is alleen gekeken naar de kosten en baten van het VKA. Het CPB is van mening dat het van groot belang is verschillende alternatieven mee te nemen in de MKBA. Met name betreft dit de vraag of een variant met 2x6 rijstroken binnen de huidige verdiept aangelegde verkeersbak in de A27 bij Amelisweerd maatschappelijk rendabel is. Een dergelijke variant werd in een eerder stadium van de besluitvorming kort beoordeeld als gunstiger dan het VKA.

Om antwoord te krijgen op de vraag of de veiligheid van een variant met 2x6 rijstroken in de bestaande bak voldoet aan de normen heeft de Commissie Schoof verschillende partijen geraadpleegd. De Landsadvocaat concludeert dat afwijken van de normen mogelijk is, mits er sprake is van een grondige motivering. Rijkswaterstaat betoogt dat er geen grondige motieven aanwezig zijn om af te wijken, en dat een verbreding van de bak de enige oplossing is die overeenkomt met de veiligheidsnormen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV stelt echter dat een dergelijk alternatief voldoet aan de ondergrens van deze normen, maar dat met de huidige kennis op het gebied van verkeersveiligheid niet is vast te stellen of een aanvaardbaar veiligheidsniveau ontstaat. Daarentegen wordt op basis van het ingewonnen advies, ook volgens de Commissie Schoof, niet duidelijk of alle andere alternatieven dan '2x6 binnen de bak' wél een aanvaardbaar veiligheidsniveau bereiken.

In de audit van Goudappel Coffeng en Movares in opdracht van de Gemeente Utrecht van april 2013 - gereedgekomen na publicatie van de Commissie Schoof - volgt een verkeersveiligheidsbeoordeling van een door Witteveen+Bos voorgesteld alternatief voor verbreding van de A27 met '2x6 rijstroken in de bak' bij Amelisweerd. De audit constateert dat "het terugbrengen van de ontwerp- en maximumsnelheid naar 80 km/h de situatie weer naar een acceptabel niveau zou kunnen brengen."

Ook de second opinion van het CPB ten aanzien van het alsnog opgestelde MKBA van 4 maart 2014 ondersteunt de bevindingen van Goudappel Coffeng en Movares dat een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle reden is om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, *inclusief* die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA. Alleen zo komt de relevante informatie beschikbaar om tot een objectief en afgewogen oordeel te komen over verschillende oplossingen voor de afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht. Bovendien geeft uitstel ook de tijd om de alternatieven in een MKBA nader te analyseren op hun maatschappelijk rendement in uiteenlopende scenario's.

De stelling op pagina 56 van de "Gids bij het proces van probleemverkenning naar het ontwerpbesluit", waar staat dat het CPB concludeert dat "alle belangrijke effecten van de kosten en baten van het uitgewerkte Voorkeursalternatief zijn meegenomen", is dan ook aantoonbaar onjuist of op zijn minst misleidend.

Wij verzoeken de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen van het project (en zo mogelijk faseren van de uitvoering van het project) in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA.

2. Nut en noodzaak worden verantwoord met een niet door een onafhankelijke partij opgesteld verkeersmodel c.q. -modellen. De toegepaste verkeersmodellen gaan uit van zwaar overschatte voorspelde congesties en NoMo-waarden. Zij gaan uit van verouderde en onrealistische GE-scenarios en congestiewaarden. De gebruikte verkeersmodellen zijn onderling niet consistent. WOB-verzoek tot levering van het gebruikte model en de bijbehorende berekeningen (input- en output-waarden).

De minister verdedigt nut en noodzaak met de NoMo-streefwaarde. In de ochtendspits is de reistijdfactor nu 1,2 (tabel 2.1, pagina 100, toelichting OTB). Die wordt bij zogenaamd gematigde economische groei (RC) zonder het project 2,1 in 2030 (pagina 110), en ligt slechts door afronding boven de NoMo-streefwaarden van 2. We merken op dat dit een streefwaarde is. U mag dit getal dus niet hanteren alsof het u verplichtingen oplegt. We merken voorts op dat de Nota Mobiliteit intussen is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hetgeen gevolgen heeft voor de wijze van vaststellen van de reistijdfactor.

Echter, het model hanteert het WLO 2006 GE-scenario voor verkeersprognoses. Dit is een verouderd scenario (met 2002 als basisjaar), dat uitgaat van zeer hoge groei.

Het MER deelrapport verkeer, tabel 6.4, blz 84 vermeldt een toename van de verkeersprestatie op het HWN van 58% in 2030 tov 2010. Dit klopt echter niet met de oorspronkelijke indicator uit de WLO 2006 (index 2010 = 122, index 2030 = 166, een stijging van 36%)¹.
http://www.welvaartenleefomgeving.nl/figuur_4_18_115g_wlo06.html

Als zelfs dergelijke basale cijfers niet sporen, hoe zit het dan met de rest van de uitgangspunten van het model?

Waarom is men uitgegaan van deze oude prognoses? Latere prognoses van planbureaus, ECN en het KiM, stuk voor stuk gerenommeerde overheidsinstellingen die juist zijn opgericht om de minister in situaties als deze te adviseren, laten veel lagere groeicijfers zien:

- De recent door het CPB en PBL uitgebrachte WLO 2015² laat voor de verkeersprestatie op het HWN een groei zien van 28% in het hoge scenario en 12% in het lage scenario in 2030 tov 2010.
- In de onlangs door het CBS, ECN en PBL uitgebrachte 'Nationale energieverkenning 2015' (achtergronddocument verkeer en vervoer) wordt uitgegaan van een stijging van het verkeersvolume op de weg van 18% tussen 2013 en 2030³.

¹ Hierbij is 2010 geïnterpoleerd van de rechte lijn 2000-2020 en 2030 van de rechte lijn 2020-2040.

² <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/nederland-in-2030-en-2050-twee-referentiescenarios>

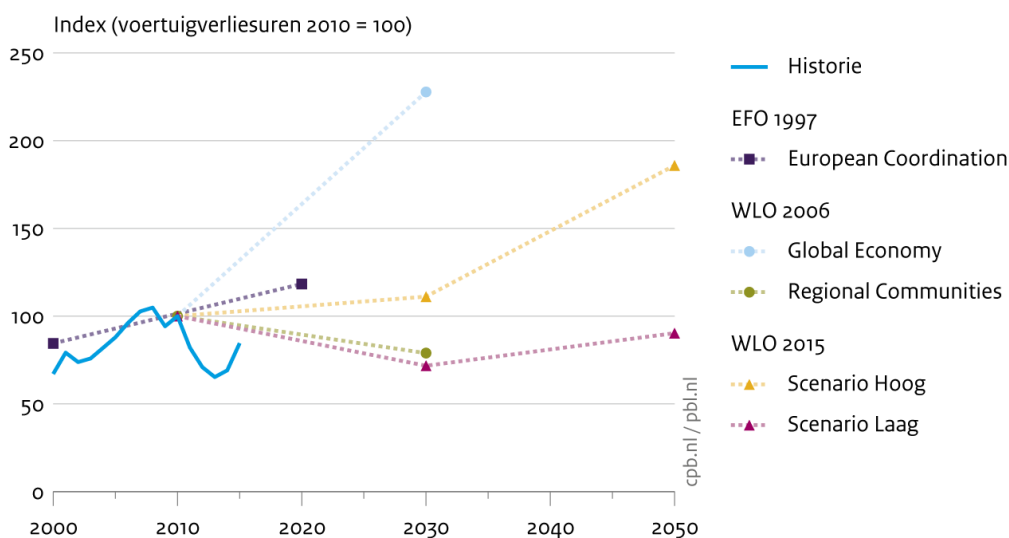
³ http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2016_Verkeer-en-Vervoer-in-de-NEV2015.pdf

Mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, Vereniging Leefmilieu, Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging het Groene Dak, Stichting Bewonersoverleg Lunetten, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track, Stichting Milieucentrum Utrecht en een groot aantal belanghebbenden (Zie bijlage)

- Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), onderdeel van het Ministerie van I&M, gaat uit van een groei van 10% op het HWN in 2020 tov 2014⁴.

Op basis van deze grote verschillen is te verwachten dat de voorspelde toekomstige congesties in het MER zwaar overschat zijn. Onderstaand figuur uit de recente CPB/PBL-publicatie ‘Kansrijk Mobiliteitsbeleid’⁵ laat zien dat de congestie weliswaar recentelijk is gestegen, maar dat die nog ver onder alle scenarioprognoses ligt, ook de lage groeiscenario’s.

Congestie op hoofdwegennet



Bron: RWS; CPB/PBL

Wij verzoeken de Minister in te gaan op bovenstaande constatering van het gebruik van overschatte congestiewaarden en het gebruik van verouderde groeiscenario’s.

Het NRM, het Nederlands Regionaal Model, is het standaardmodel dat Rijkswaterstaat hanteert voor alle strategische verkeersprognoses voor Rijkswegen. Dit model is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau waaronder maatregelen aan het hoofdwegennet.

Zoals al door het TNO Synthese Rapport (Audit LMS en NRM)⁶ is vastgesteld, is de gebruikte versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen. Immers, de kosten- en tijdelasticiteiten van reizen in het openbaar vervoer zijn laag vergeleken bij bestaande inzichten uit de literatuur. Dit wil zeggen dat reizen in het openbaar vervoer relatief ongevoelig zijn voor veranderingen in kosten en tijd als gevolg van maatregelen. Voor relaties waar het openbaar vervoer en de auto een vergelijkbaar kwaliteitsniveau hebben is er een risico op het onderschatten van het probleemoplossend

⁴ http://web.minienm.nl/mob2015/7_1.html#tab-2

⁵ <http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid>

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2013/02/13/tno-rapport-audit-lms-en-nrm-syntheserapport>

vermogen van openbaarvervoerbeleid ten aanzien van congestie op het wegennet. Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen zoals de nieuwe tramlijn tussen Utrecht CS en De Uithof en de nieuwe spoorvoorziening Randstadspoor tussen Vleuten en Houten, via Utrecht CS en het nieuwe station Vaartsche Rijn. Maatregelen ten aanzien van kilometerbeprijzing of de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen lijken helemaal niet te worden meegewogen in de verkeersmodellen.

Het gebruikte model wordt beheerd door RWS. Wij verzoeken u nieuwe berekeningen uit te laten voeren met een model dat door een onafhankelijker partij wordt beheerd, bijvoorbeeld RIVM, TUD of TNO en met meer realistische waarden die door de bovengenoemde kennisinstellingen (i.e. CBS, ECN, PBL, CPB, KIM) onderschreven kunnen worden. Wij verzoeken de minister tevens om de effecten van kilometerbeprijzing, de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen mee te nemen in de nieuwe berekeningen.

Daarnaast zijn er andere modellen gebruikt, met name VISSIM. De resultaten daarvan zijn menigmaal niet consistent met die van het NRM.

Saillant is dat u met VISSIM aantoont dat het project de files rond knooppunt Rijnsweerd niet oplost. Alleen met aanvullende maatregelen wordt volgens VISSIM de filedruk voor u acceptabel. De vraag rijst of die aanvullende maatregelen op zichzelf, dus zonder het project, ook al tot voor u bevredigende resultaten zouden hebben geleid.

Wij verzoeken u te onderzoeken of met veel minder ingrijpende maatregelen u uw beoogde doel al kunt bereiken.

Omdat de input- en outputwaarden en de berekeningen in het model op dit moment werken als een "black box": (wat er in het model met in- en outputgegevens gebeurt is niet navolgbaar), verzoeken wij u het volledige verkeersmodel beschikbaar te stellen, inclusief de gebruikte input- waarden en alle gebruikte aannames, alsmede de berekeningen zoals uitgevoerd door het model (de modellen), zodat dit door onafhankelijke experts beoordeeld kan worden. Dit verzoek wordt u gedaan in het kader van de Wet Openbaarheid Bestuur.

3. Externe veiligheid en folierisico bij overkapping zijn onvoldoende beschouwd. Effecten van een verandering in de waterhuishouding zijn onvoldoende beschouwd.

In het kader "externe veiligheid weg (versie 5), Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, 22 juli 2015", wordt eerst het basisnetbeleid beschreven en vervolgens verder verduidelijkt, inclusief op het beleid aanvullende zaken en verduidelijkingen over de opbouw en uitvoering van de Externe veiligheidsstudie bij infrabesluiten. Het gaat daarbij met name om:

- Correcties van en aanvullingen op de rekenmethodiek uit de handreiking risicoanalyse transport (HART) (Handleiding Risicoanalyse Transport, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, 17 juni 2014)
- De mate van detaillering van de uitwerking van het EV-rapport behorend bij de fase waarin het project zich bevindt.

Dit kader is niet toegepast bij het beschouwen van de EV-aspecten ten gevolge van calamiteiten in de tunnel/overkapping als gevolg van een BLEVE, wolkbrand met explosie, of gifwolk.

Ook de maatregelen en risicoanalyse ten gevolge van een plasbrand langs de gehele weg zijn van belang, omdat bestaande kwetsbare bebouwing dicht langs het traject komt te staan en daardoor binnen het plasbrandaandachtsgebied komt te liggen. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Bouwbesluit is bij locaties waar sprake is van veel transport van vloeibare brandstoffen bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG maatregelen moeten worden genomen (volgens Bouwbesluit) tegen de gevolgen van de effecten van een plasbrand. In het deelrapport Externe Veiligheid zijn geen maatregelen opgenomen.

Ook zijn externe veiligheidsaspecten ten gevolge van een foliebeschadiging tijdens de bouw en na ingebruikstelling van de weg niet meegewogen in de externe veiligheidsstudie.

Het risico van calamiteiten, inclusief foliebeschadiging, zou tevens langs de meetlat gelegd moeten worden van de “Strategie Nationale Veiligheid”, waarbij gebruik gemaakt wordt van het document “Werken met scenario’s, risicobeoordeling en capaciteiten in de Strategie Nationale Veiligheid”, uit 2013. Daarbij gaat het niet alleen om beschadiging tijdens de bouw, maar ook om later optredende beschadigingen. Er bestaan ernstige twijfels omtrent de stabiliteit van de gekozen constructie.

De vraag hoe ver de invloed van een eventuele daling of stijging van het grondwater en veranderingen in de grondwaterstromingen reikt ten gevolge van scheurvorming aan de folie en door het aanleggen van diepwanden is nog niet voldoende beschouwd.

Parallel aan de bak aan de westzijde zijn in het ontwerp geen watergangen geprojecteerd. In de bestaande situatie is hier wel een watergang aanwezig. Mogelijk is vanwege de overkapping van de bak (en de mogelijke aansluiting van de bak op de omgeving) hier geen ruimte meer voor.

Verder moet bekeken worden of en op wat voor manier het mogelijk is om hier een zuiverende voorziening aan te leggen.

Bovenstaande aspecten kunnen dus betekenen dat er een veel groter stuk bos moet worden verwijderd ten behoeve van het project. Wij stellen vast dat het OTB de grootte van het te kappen bos onderschat en wij verzoeken u aan te geven hoeveel meer bos zal moeten sneuvelen ten gevolge van bovenstaande nog niet verdisconteerde ingrepen.

Tevens is nog onvoldoende beschouwd hoe lokaal verdroging of vernatting en aantasting van fundering van woningen aan de orde is als gevolg van het verleggen van een watergang waarbij grondwater een langere of juist kortere weg moet afleggen naar een afwaterende watergang.

Wij verzoeken de Minister in te gaan op de bovenstaande veiligheidsaspecten en aspecten van veranderende waterhuishouding.

4. Luchtkwaliteit

Het deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. Hierbij zijn de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen in de verschillende situaties onderling vergeleken en vergeleken met de geldende grenswaarden. Daarnaast zijn de effecten inzichtelijk gemaakt van het OTB-ontwerp op de emissies van het wegverkeer, op de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter hoogte van gevoelige bestemmingen en op het belast oppervlak (Effectanalyse en effectbeoordeling). De Ring Utrecht is als een IBM-project opgenomen in het NSL. Het project draagt dus “in betekenende mate” bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Voor de toetsing van de juridische haalbaarheid is het OTB getoetst aan het NSL.

De Nederlandse overheid laat in het NSL zien hoe zij de normen voor PM₁₀ en NO₂ in respectievelijk 2011 en 2015 gaat halen. Het NSL vormde de basis voor het verzoek om uitstel aan de Europese Commissie, het zogenaamde derogatieverzoek. Op 7 april 2009 gaf de Europese Commissie het gevraagde uitstel, m.u.v. de agglomeratie Heerlen/Kerkrade, tot en met 31 december 2014 om aan de jaargemiddelde norm van NO₂ van 40 µg/m³ te voldoen.

De Wet milieubeheer (Wm), artikel 5.12 en verder, vormt de juridische grondslag voor het NSL. Het NSL werd op 1 augustus 2009 van kracht, met een looptijd tot 1 augustus 2014. Vervolgens is het NSL verlengd tot en met 31 december 2016. De Europese Commissie is hierover niet ingelicht omdat de verlenging geen aanpassing inhoudt van de datum om te voldoen aan de jaargemiddelde norm van NO₂ van 40 µg/m³.

De NSL-systematiek moest waarborgen dat uiterlijk medio 2011 aan de PM₁₀ norm werd voldaan. Voor NO₂ is dat 1 januari 2015 voor die zones en agglomeraties waarvoor derogatie is verkregen.

Uit de monitoringstool van 2015 blijkt dat op de toetspunten de NO₂-concentratie nog steeds niet overal wordt gehaald in het studiegebied. Dit betreft de Bleekstraat/Catharijnesingel en de Grauwartsingel. Indien alle rekenpunten worden meegenomen blijken er overschrijdingen te zijn langs de Waterlinieweg en langs de A27 ter hoogte van Lunetten. Hieruit blijkt dat de NSL haar doel niet heeft kunnen waarmaken en dat in 2015 nog steeds berekende overschrijdingen voorkomen.

Stimulering van het gebruik van roetfilters en van schonere brandstoffen is een belangrijke rode draad in het NSL-maatregelenpakket. In werkelijkheid blijken de hogere gemeten NO_x-emissiefactoren van dieselbestelauto's een stijging te geven in concentratie dicht in de buurt van drukke rijkswegen tot ongeveer 2 µg/m³. In stedelijke agglomeraties in de Randstad leidt dit tot een stijging van gemiddeld 0,5 µg/m³. De verhoging van de emissiefactoren zijn een

gevolg van metingen aan Euro-5 en -6-dieselauto's waaruit bleek dat in de praktijk de emissies gemiddeld 6 tot 8 keer hoger liggen dan de emissienorm.

De berekening, dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer stoelt op de aanname van het NSL dat auto's vanaf 2008 tot en met 2030 "schoner" worden. Wij maken bezwaar tegen het feit dat het OTB de luchtkwaliteit niet berekent voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Ook maken wij bezwaar tegen:

- Het gebruik van het NSL en "zijn/haar" rekentool (de monitoringstool) als juridisch kader. Alle genoemde maatregelen in het NSL, inclusief het schoner worden van het autoverkeer, zijn niet (meer) geborgd vanaf 2017. Bovendien doelt het NSL op het halen van de luchtkwaliteitsnormen in 2015 en niet op de datum van openstelling van de weg. Vanaf 2015 moet overal in Nederland aan de luchtkwaliteitseisen worden voldaan en moet dit project, dat in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, direct getoetst worden aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, gebruik makend van de zogenaamde SRM-modellen, inclusief CAR, of andere goedgekeurde modellen.
- Het gebruik van de 2014 rekentool, terwijl de 2015 rekentool reeds beschikbaar was ten tijde van het publiceren van het OTB. In werkelijkheid zullen de emissies in de plansituatie veel meer toenemen ten opzichte van de autonome situatie als gevolg van de nieuwe grootschalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Daarnaast zijn in 2016 de nieuwe GCN-waarden (grootschalige achtergrondconcentraties) en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn veel hoger, en daarmee geven de berekende concentraties een te positief beeld.
- Het feit dat de gevolgen van de luchtkwaliteit ten onrechte niet op het (volledig) onderliggend wegennet bepaald zijn.
- Het feit dat de gehanteerde emissiefactoren en achtergrondconcentraties 2030 een te gunstig beeld geven van de luchtkwaliteit. Veel maatregelen zijn (nog) niet geborgd/genomen. Daarnaast zijn de emissiefactoren van veel voertuigen te gunstig voorgesteld. Tevens is rekening gehouden met allerlei nog onzekere besluiten, bijv. realisering van de NRU waarover nog geen concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden (geen ontwerp-bestemmingsplan). Onderschatting van de emissies heeft ook consequenties voor de uit te geven ontwikkelingsruimte onder de PAS.

Elke berekening aan luchtkwaliteit kent een intrinsieke onzekerheid; de modelonzekerheid in de berekeningen in of langs wegen bedraagt, op basis van vergelijkingen met metingen, circa 20-25 procent (95 procent-betrouwbaarheidsinterval). Ondanks deze grote onzekerheid gaat de rekentool niet uit van de worst-case-benadering wat volgens goed wetenschappelijk gebruik de som van de berekende waarde plus tweemaal de standaarddeviatie inhoudt. De reeds geconstateerde onderschattingen rechtvaardigen deze aanpak.

5. Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie EHS, boscompensatie, soorten, Natura 2000, stikstofdepositie op beoordeelde natuurmonumenten)

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Waar het de impact van het OTB op de natuur betreft is als doelstelling niet geformuleerd dat maatregelen niet tot verslechtering en waar mogelijk tot verbetering van de natuur leiden, maar slechts het “voorkomen of verzachten” van negatieve effecten.

Het is een tamelijk armzalige kijk op natuur waarbij tijdens de bouwfase alleen gefocust wordt op het overtreden van verbodsbepalingen in de Flora- en Faunawet in een zone tot 50 m buiten het tracé. De onrust van werkzaamheden (stof, trillingen, geluid, transportroutes, bouwmaterialenopslag), het ongeschikt maken van de omgeving van het werkterrein voor broedende vogels (hfdst 6.1.1) etc. heeft een veel grotere uitstraling dan alleen het kaptracé en beïnvloedt de functionaliteit van een veel groter leefgebied. Dit alles wordt niet meegenomen in het OTB. Ook heeft het project een vernietigend effect dat veel verder strekt dan deze smalle zone.

In paragraaf 2.6 van het deelrapport Natuur wordt het ‘nee, tenzij’-regime van de EHS aangehaald, en met name dat ingrepen in de EHS alleen kunnen worden toegestaan, ‘als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn’. Het valt ons op dat de ‘nee, tenzij’-afweging vervolgens niet doorlopen wordt, terwijl het project in zeer betekenende mate ingrijpt in de EHS. Deze afweging wordt overgeslagen, er wordt meteen ingezoomd op het sluitstuk van het ‘nee, tenzij’-regime, namelijk de natuurcompensatie. Dat is in onze ogen een ernstig motiveringsgebrek.

Geen enkel document behorende bij het dossier gaat in op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient en de gekozen oplossingsrichting de enige is. Er zijn in het kader van de MER weliswaar alternatieven onderzocht, maar deze alternatieven zijn niet beoordeeld in het kader van het nee-tenzij-regime. Dit is des te opmerkelijker omdat de Raad van State bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) de keuze voor de smallere bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd – in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden - motiveerde door verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. Thans dreigt deze bewuste keuze weer ongedaan te worden gemaakt. Wij wijzen erop dat de Raad van State met haar uitspraak in 1980 de breedte van de bak beperkt heeft. Die beperking staat nog en verbreding is niet toegestaan.

U geeft aan dat bij ingrepen in de EHS Rijkswaterstaat - zoveel als mogelijk - de richtlijnen van het provinciaal beleid volgt. Vervolgens geeft u aan dat deze toetsing aan het EHS-beleid van de provincie Utrecht in paragraaf 5.2.6 van het Deelrapport Natuur is beschreven. Maar deze paragraaf ontbreekt en er wordt ook in andere hoofdstukken niet op ingegaan hoe Rijkswaterstaat het “nee-tenzij”-onderzoek zoals voorgeschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie heeft doorlopen.

Wij verzoeken u om alsnog met een zogenaamde “ADC-toets” te komen, waarbij gemotiveerd wordt waarom dit project een groot openbaar belang dient, welke alternatieven onderzocht

zijn en afgevalen, en om welke reden. Vervolgens moet de compensatie afdoende beschreven worden, waarbij van belang is dat de compensatie buiten de EHS plaatsvindt, in de directe omgeving van de ingreep, in natura (indien absoluut onmogelijk dan financieel), gelijktijdig en gelijkwaardig (bij hoge waarden met extra factor voor ontwikkelingstijd). Compensatie moet conform provinciaal beleid plaatsvinden binnen de groene contour.

Vervolgens moet wel vastgesteld worden dat er ook daadwerkelijk uitzicht is op compensatie die kan voldoen aan bovenstaande criteria uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Het huidige mitigatie- en compensatieplan geeft aan dat de haalbaarheid van de genoemde locaties met betrekking tot verwerving nog niet geborgd is en dat tussen de OTB- en TB-fase met de grondeigenaren wordt overlegd over de concrete invulling van de compensatieopgave. Dat vinden wij te vaag en te vrijblijvend.

Tevens is het van belang dat niet alleen oppervlakteverlies wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverlies, bijv. t.g.v. verhoogde depositie van stikstof, meer geluid, wijzigingen in waterstand.

Verder is niet duidelijk wat de toename van stikstofdepositie betekent voor de EHS. Een gedetailleerde gebiedsanalyse van aanwezige soorten en gevoeligheid voor stikstof ontbreekt, evenals van de effecten van het (O)TB daarop.

Amelisweerd

De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet worden overschat. Er bestaat dan ook grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen vormen samen één groot Rijksmonument. De verdere aantasting van Amelisweerd heeft niet alleen schadelijke gevolgen voor de natuur, maar betekent ook een verdere schending van een uniek cultuurhistorisch ensemble. Wij vragen daarom nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.

Naast de in cultuurhistorisch opzicht bijzondere continuïteit van meer dan 200 jaar ontleent Amelisweerd zijn unieke waarde als grootste aaneengesloten rivierkleibos van dit land. Als zodanig is het een landelijke toplocatie voor paddenstoelen- en mossensoorten. Op het gebied van natuurwaarden is enkel - en in onvolledige mate - naar een aantal soorten gekeken en niet naar de gevolgen voor het natuurgebied als ecotoop/leefstelsel. Wij wijzen hier korthedshalve op het niet benoemen en wellicht niet eens inventariseren van de rode en oranje lijstsoorten onder de paddenstoelen. Zowel Nieuw als Oud Amelisweerd zijn door de Provincie Utrecht benoemd als toplocaties voor kleibospaddenstoelen. Dit vanwege het hoge aantal Rode Lijstsoorten dat hier voorkomt. Het gaat hierbij om een specifieke groep van paddenstoelen die typerend is voor de Utrechtse lanen en landgoederen op rivierklei. Gezien de zeldzaamheid van deze groep en het relatief rijke voorkomen ervan in Utrecht t.o.v. de rest van Nederland voert de provincie een speciaal soortenbeleid ten gunste van deze groep van Kleibospaddenstoelen uit. Deze belangrijke groep wordt geheel gemist bij het aangeven van ecologische waarden en in welke mate er Rode Lijstsoorten uit deze groep schade oplopen dan

wel verdwijnen ten gevolge van de activiteiten. Daarbij gaat het niet alleen om het fysiek verdwijnen van hun groeiplaatsen maar ook om effecten van verdroging van de groeiplaats door toenemende randinvloed en verdroging door toename van licht.

Ook vinden wij geen inventarisatiegegevens van bijvoorbeeld insecten of slakken, terwijl Nieuw Amelisweerd wijd en zijd bekend is als locatie waar de wijngaardslak voorkomt (reeds vermeld in het eerste rapport van de Werkgroep Amelisweerd, 1971).

Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld of het Vleermuisprotocol 2013 is gevolgd (hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden). Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de (vleermuis)populaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden. Er is geen verwijzing naar gegevens uit het vleermuisonderzoek dat Bureau Waardenburg in 2013 heeft verricht in opdracht van de gemeente Utrecht. Vier in de Habitatrichtlijn vermelde vleermuissoorten komen voor in Nieuw Amelisweerd. Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus moeten zij verhuizen. Er mag worden verondersteld dat de verbreding van de A27 de route voor vleermuizen onder het viaduct bij de Kromme Rijn niet eenvoudiger wordt. Daarnaast wordt het rustgebied voor de reeënpopulatie (bij de grienden oostelijk van de A27) zonder enige compensatie aanmerkelijk verkleind.

Naast de directe aantasting van habitats ter plekke van de verbreding dienen ook de gevolgen verder en dieper in het bos in ogenschouw te worden genomen. Het bomenrapport van Copijn (2013) geeft al aan dat naast de 531, deels eeuwenoude, bomen die bij verbreding onherroepelijk dienen te verdwijnen aan de oostzijde van de bak in Amelisweerd, nog vele bomen in een strook van 10 meter buiten het nieuwe tracé zullen verdwijnen, omdat zij niet zijn te handhaven of door de effecten van zonnebrand, verdroging, stikstofdepositie, windworp etc. Bij uitvoering van de 'Groene Verbinding' zullen daarnaast ook nog bomen moeten wijken om het landgoed te laten aansluiten op het hoger gelegen "dak op de bak".

Kenmerkend voor Nieuw Amelisweerd zijn verder een aantal zeer bijzondere bomen zoals een Sequoia (Mammoetboom, hoogte 38.40 m) bij het landhuis en de hoogste Zoete Kers van Nederland (31.60 m), al dichtbij het tracé. Wanneer problemen met het folievlies de waterhuishouding in gevaar brengt, kan dit onherstelbare schade toebrengen aan een natuur- en recreatiegebied van onvervangbare waarde. Concluderend mogen wij vaststellen dat de inventarisatie van de aanwezige natuurkwaliteit van de EHS in Amelisweerd onvoldoende is en daarmee onvoldoende fundament biedt voor een adequate inschatting van de mitigatie- en compensatieopgave.

EHS-Compensatie

Wij stellen vast dat het in deze OTB-fase nog niet mogelijk is om serieus in te gaan op een compensatieplan, omdat dat nog niet concreet is gemaakt. De periode tot aan het Tracébesluit moet benut worden om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Gezien de bovengenoemde weerstand en gevoeligheden in de stad rondom dit dossier, gaan wij ervan uit dat het zorgvuldigheidsbeginsel strikt zal worden gevolgd en toegepast. Wij verzoeken u daarom om na vaststelling van dit compensatieplan eerst de mogelijkheid te geven

om zienswijzen in te dienen op de compensatieopgave nadat dit geborgd is in de periode tussen OTB en TB, en voordat dit wordt vastgelegd in het TB.

Ecologie: soorten

Ten aanzien van de soorten wijzen wij u erop dat in het betrokken gebied ter hoogte van Amelisweerd, in ieder geval op 1 locatie, aan de westelijke kant van de snelweg in 2016 de gestreepte waterroofkever is waargenomen (ter hoogte van de Mytylweg). Van deze kever is bekend dat er levensvatbare populaties bestaan in de buurt (Westbroekse Zodden,) dus een uitbreiding van de populaties naar het directe impactgebied van het project is niet langer uit te sluiten. Wij verzoeken u te onderzoeken en uit te sluiten dat het project het leefgebied van deze zeer zeldzame kever zal aantasten.

Wij maken bezwaar tegen de bewering dat er geen foerageergebied verloren gaat in het tracé (pag. 72 van 116 in deelrapport natuur), want er verdwijnt een hele strook ruig grasland tussen Groenekan en Hollandsche Rading. Wij verzoeken u dit te compenseren met een houtwal aan de oostzijde langs de nieuw te graven bermsloot, met vruchtdragende struiken en eiken.

Aan de oostzijde van Utrecht is vormt de boomrijke zone pal aan de westkant van de A27 langs de Voorveldse Polder, Bloeyendael en het volkstuincomplex Het Stadion een zeer belangrijke fourageerroute voor vlermuizen. Deze wordt voor een belangrijk deel zwaar aangetast en deels vernietigd.

De negatieve gevolgen van de ingreep (tijdens bouw en na ingebruikstelling van de weg) op de bij de Habitat Richtlijn behorende Bijlage 4 soorten (tabel 3 Ffw) zijn onvoldoende geborgd of onderzocht. Wij verzoeken u aan te tonen dat er voor deze ingreep sprake is van een bij de wet genoemd belang en dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Wij verzoeken u tevens aan te geven aan welk wettelijk belang nu precies getoetst is/wordt en welke alternatieve andere oplossingen bekeken zijn om een ontheffing voor deze Bijlage IV-soorten te kunnen verlenen.

Wij verzoeken u aan te geven hoe gewaarborgd wordt dat de voortplantings- of rustplaatsen van de zogenaamde Bijlage IV-soorten niet beschadigd of vernield worden en hoe gewaarborgd wordt dat in ieder geval de huidige kwaliteit/kwantiteit van deze soorten niet achteruitgaat.

Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de Rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.

De graslanden bij de A28/A27 en het knooppunt Rijnsweerd, alsmede de Voordorpse polder en Voorveldse polder liggen tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg. De polders bestaan uit langgerekte graslandpercelen, en zijn belangrijke fourageer- en nestgebieden van weidevogels. De eventuele effecten van het project op de weidevogels, tijdens en na de bouw, worden niet beschouwd of behandeld. Wij verzoeken u deze omissie te repareren. Hetzelfde geldt voor de effecten voor het leefgebied van dassen. Op grond van de

Flora en Faunawet zou niet gewerkt mogen worden in de nacht en geen verlichting of verstoring mogen plaatsvinden nabij dassenburchten. Dit is relevant bij de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven. Utrecht Noord wordt in dit verband wel genoemd als niet te verstoren, maar de afslag Bilthoven niet, terwijl de afstand tot het werkterrein slechts 40 meter is.

Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Wij verzoeken u de ecologische verbinding in stand te laten of te compenseren.

Boscompensatie

Wij stellen op basis van Bijlage 5 van het OTB vast dat de compensatie in het kader van de Boswet zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende is. Volgens het OTB wordt er 38 ha houtopstand volledig gecompenseerd door nieuwe aanplant van 38 ha, maar de kaarten en de tabel wijzen uit dat dit oppervlak veel lager ligt.

Nieuwe aanplant in het kader van de boscompensatie wordt voor een groot deel versnipperd aangelegd langs verschillende delen van het talud van de snelweg. Hiermee wordt de huidige ecologische en cultuurhistorische samenhang van het te kappen deel van het bos van Amelisweerd (waartoe ook het deel ten westen van de A27 behoort) vernietigd en niet gecompenseerd.

Wij verzoeken u om te voorkomen dat er “versnipperd” gecompenseerd wordt. Voorkeur gaat uit naar compensatie direct aansluitend bij Amelisweerd om ten minste de ecologische integriteit, kwalitatief en kwantitatief, op zijn minst te behouden of te verbeteren.

Zoals eerder in deze zienswijze aangegeven verzoeken wij u ook in te gaan op de te verwachten kwantitatief en kwalitatief verhoogde opgave van boscompensatie ten gevolge van het aanleggen van damwanden, verlegde watergangen en zuiverende voorzieningen.

Wij verzoeken u aan te geven hoe geborgd wordt dat de gehele gevelde houtopstand binnen drie jaar na velling wordt herplant, ook in die aangewezen gebieden die nog niet in eigendom zijn van Rijkswaterstaat. Wanneer de herplant niet aanslaat, moet binnen drie jaar daarna de herplant worden vervangen.

Natura 2000

Er zijn 5 Natura 2000 (N2K)gebieden beschouwd, waarbij er voor 4 sprake is van een toename van de stikstofdepositie tov autonoom, zie tabel 5.3 rapport natuur. Voor vier beschouwde N2K gebieden zal het OTB-ontwerp de stikstofdepositie in alle habitats waarvoor de gebieden zijn aangewezen laten toenemen ten opzichte van de autonome situatie in 2027 (de verwachte opening van de weg). Voor de Veluwe is dit maximaal bijna 21 mol N/ha/jaar hoger dan in de

referentiesituatie in 2027 en in de Zouweboezem maximaal 7,07 mol N/ha/jaar. Voor twee andere beschouwde Natura 2000-gebieden (Lingegebied & Diefdijk Zuid en Uiterwaarden Lek) zal de depositie toenemen met maximaal 0,22 mol N/ha. Daarnaast wordt de kritische depositiegrens voor de habitats in deze gebieden nu al overschreden en naar verwachting ook in 2027 (tabel 4.1 rapport Natuur). Op de Veluwe geldt dit zelfs voor alle habitats waarvoor het gebied is aangewezen als N2K-gebied. Ook in 2027 zal dit voor vrijwel alle habitats gelden, met uitzondering van H3260A. Dit alles wordt toelaatbaar geacht omdat deze N2K-gebieden deel uitmaken van het PAS. De PAS-gebiedsanalyses stellen maatregelen voor in de eerste periode van de PAS (tot 2021) en de volgende periodes tot en met 2033. Echter, de werkingsduur van de PAS is nu alleen geborgd tot en met 2021 en niet daarna.

Wanneer het TB gebruik zal maken van de ontwikkelingsruimte zoals die is opgenomen in de PAS voor de periode 2015-2021 is niet onderbouwd hoe de benodigde ontwikkelingsruimte voor het TB zich verhoudt tot de gereserveerde ontwikkelingsruimte voor dit (prioritaire) project. Wanneer er in de periode 2015-2021 geen gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ontwikkelingsruimte kan het PAS als zodanig niet als grondslag dienen voor het onderhavige OTB.

Daarbovenop merken wij op dat in de Gebiedsdocumenten voor enkele prioritaire habitats waarvoor de gebieden zijn aangewezen de voorgestelde maatregelen slechts matig potentieel effectief zullen zijn, waaruit geconcludeerd kan worden dat een duurzame verbetering in combinatie met verhoogde stikstofdeposities als gevolg van het project niet geborgd kan worden.

Ook wijzen wij op grove fouten en onvolkomenheden in het deelrapport Natuur. Wij stellen vast dat niet alle habitattypen in de beschouwde Natura 2000-gebieden waarvoor deze gebieden aangewezen zijn, meegenomen zijn in de beoordeling, bijvoorbeeld voor de Veluwe de zwak gebufferde vennen (H3130), kalkmoerassen (H7230), de overgangs- en trilvenen (H7140A) en de vochtige alluviale bossen (H91E0C). Juist voor deze laatste twee habitattypen wordt in de PAS- gebiedsanalyse aangegeven dat de voorgestelde maatregelen maar matig potentieel effectief zijn. In de analyse van Zouweboezem ontbreekt de analyse voor kamgrasweide (LG10).

Ook lijken de berekende depositieberekeningen met Aeries Calculator 15 onwaarschijnlijke uitkomsten op te leveren met depositiewaarden voor bijvoorbeeld beuken- en eikenbossen op de Veluwe veroorzaakt door verkeersbijdrage van 868 mol/ha/jaar.

Het niet ter inzage leggen van de invoergegevens en de uitvoerfiles van Aeries Calculator betekent dat de juistheid van de invoer- en de berekende waarden niet controleerbaar is. Zo is het bijvoorbeeld niet helder of is gerekend met emissiegegevens voor 2025 of 2030 voor voertuigen.

Wij verzoeken u dan ook deze gegevens alsnog beschikbaar te stellen. Wij behouden onszelf derhalve het recht voor om in het kader van een evt. beroep hieromtrent nog nadere gronden naar voren te brengen.

De PAS-Gebiedsdocumenten stellen zelf uitdrukkelijk vast dat alleen in tijdvak 1 (2015-2021) geen verslechtering optreedt van de kwaliteit van de aangewezen habitattypen en habitats van soorten. Het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen van alle soorten en habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen in de volgende periodes (na 2021) is eventueel alleen mogelijk na het juridisch borgen van PAS-tijdvakken 2 en 3. Dit klemt temeer omdat ten tijde van de openstelling van wegverbredingen/-aanpassingen nog verscheidene KDW's worden overschreden.

Eenzelfde problematiek stellen wij vast voor de andere beschouwde N2K-gebieden.

U heeft u zich in de PB ten onrechte beperkt tot een strook van 3 km aan weerszijden van het tracé. Wij verzoeken u tevens een analyse te maken voor het N2K-gebied Binnenveld (gebiedsnummer 65), waar ook verhoogde stikstof depositiewaarden mogen worden verwacht na openstelling van de weg, evenals andere relevante N2K-gebieden.

Wij maken bezwaar tegen het toepassen van de PAS systematiek in de passende beoordeling en verzoeken een nieuwe passende beoordeling te maken niet uitgaande van de vooraf uitgevoerde compenserende maatregelen zoals voorgesteld in de PAS en in ieder geval uitgaande van een sluitingsdatum van de PAS op 2021 en waarna dus geen additionele PAS-compensatiemaatregelen in de betrokken gebieden worden genomen.

Daarnaast heeft u verschillende projecten betrokken in de PB, waarover nog geen concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden, in ieder geval niet zodanig dat hier juridische betekenis aan gegeven mag worden, bijv. realisatie van de NRU. Positieve effecten van deze projecten (betere doorstroming, minder verkeer op A12/A27) hadden derhalve niet betrokken mogen worden in de PB. Ook zijn emissies t.g.v. het verkeer onderschat (zie onder luchtkwaliteit), waardoor er meer ontwikkelingsruimte gereserveerd had moeten worden voor het (O)TB.

Verder zijn de gevolgen van de bouwwerkzaamheden t.b.v. de aanleg/verbreding/wijziging van de verschillende wegen niet beschouwd.

Daarnaast zijn er bij het PAS zelf een aantal belangrijke kritische kanttekeningen te plaatsen, waardoor het sterk onzeker is of de PAS wel voldoende is om significant negatieve effecten op de omliggende N2K-gebieden te voorkomen:

- Het PAS is gebaseerd op vaststaand en voorgenomen nationaal en Europees beleid. Ten tijde van de vaststelling van de PAS en het TB is het nog erg onzeker of de voorgenomen beleidsmaatregelen wel degelijk uitgevoerd zullen worden. De uitgifte van ontwikkelingsruimte neemt ten onrechte een voorschot op vrijkomende ruimte ten gevolge van deze (voorgenomen) beleidsmaatregelen.
- Eén van de bronmaatregelen in de PAS is vastgelegd in een overeenkomst tussen LTO en anderen over toepassing van vervoer- en managementmaatregelen. Het gaat hierbij om vrijwillig te treffen maatregelen. Implementatie van deze maatregelen is hiermee niet/onvoldoende verzekerd. Daarmee is het onzeker of er niet teveel ontwikkelingsruimte is/wordt uitgegeven.

- Evt. noodzakelijke herstelmaatregelen voor gebieden na 2021 zijn niet gewaarborgd. Effecten van herstelmaatregelen op de langere termijn zijn erg onzeker.
- De haalbaarheid en effectiviteit van met name de herstelmaatregelen is in het MER echter op een groot aantal punten onzeker of te optimistisch ingeschat, aldus de Commissie MER.

In de beoordeling van de commissie MER van het MER en PB behorende bij de PAS is slechts naar een aantal gebiedsanalyses gekeken. Wij gaan er vanuit dat de commissie MER de gebiedsanalyses die ten grondslag liggen aan de PB voor het (O)TB, uitvoerig zal bestuderen en beoordelen.

Op grond van de PAS, de PB en de bijbehorende gebiedsanalyses en herstelstrategieën zijn wij van mening dat, mede in het licht van de hiervoor gemaakte opmerkingen, niet de vereiste zekerheid bereikt is dat het (O)TB geen significant negatieve effecten zal hebben op de N2K-gebieden en wij zijn van mening dat daarmee niet wordt voldaan aan de vereiste zekerheid op grond van de Natuurbeschermingswet en de Habitat- en Vogelrichtlijn.

Beoordeelde natuurmonumenten - depositie

Ten aanzien van de beoordeelde beschermde natuurmonumenten maken wij bezwaar tegen de beoordeling van een “neutraal” (0) effect als gevolg van de toegenomen stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie, op basis van het criterium dat de toename nergens de 35 mol N/ha/jr overschrijdt. Voor bijna alle beschouwde gebieden hebben gevoelige habitats te maken met een overschrijding van de kritische depositiewaarden in 2027, waarvan die bij het Wasmeer zelfs toeneemt met 1,84 mol. Wij verzoek de Minister aan te geven waarop de 35 mol-systematiek in de effectbeoordeling is gebaseerd, terwijl in de wetenschap bekend is dat met 1 mol N per hectare per jaar toename significante effecten niet meer zijn uit te sluiten. De systematiek van 1 mol toename wordt ook in de PAS toegepast. We herinneren u eraan dat het autoverkeer in de autonome situatie wordt overschat, en dus het projecteffect onderschat.

6. Geluidsoverlast

In de wijken langs de A12 en A27 is in delen van Hoograven en Lunetten sprake van verbetering van het geluidniveau. Het gaat hier om een achterstallige aanpak, die ook zonder verbreding dient te worden uitgevoerd. In de overige wijken is de vermindering van geluidsoverlast zeer beperkt c.q nagenoeg nihil.

In het voor Utrechters zeer belangrijke recreatiegebied Nieuw Amelisweerd is sprake van een zeer forse toename van het geluid. Zo neemt het geluidniveau ter hoogte van het landhuis Nieuw Amelisweerd toe van 52 dB(A) tot 55 dB(A). Dit betekent een verdere ernstige aantasting van de recreatieve kwaliteit van de landgoederen, waarvoor de herplaatsing van de aarden wal langs de A27 na verbreding van de bak duidelijk geen soelaas biedt. Wij verzoeken u met klem om in plaats van deze wal te denken aan een scherm van fatsoenlijke hoogte. Dat spaart ter plekke ook nog een flink aantal bomen, die anders moeten wijken voor de wal.

De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen is geen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m.

Verder wordt gesteld dat per saldo het oppervlak EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A), in het OTB-ontwerp vrijwel gelijk is aan de referentiesituatie. Lokaal zijn er echter gebieden waar de geluidbelasting toeneemt tot boven de 42 dB(A). Een nauwkeurige analyse wat dit betekent voor de daar aanwezige natuurwaarden ontbreekt.

Ten aanzien van de locaties voor EHS-compensatie kan worden gesteld dat geluidsniveaus ter plekke van de locatie ten zuiden van Sandwijck (noordelijk van de aansluiting A28/Universiteitsweg) ver boven de 60 dB(A) bedragen. Dat is een geluidsniveau dat noch voor de vogelstand noch voor de recreant aanvaardbaar is.

In de geluidsberekeningen is ten onrechte geen rekening gehouden met reflectie van spoorweggeluid aan de nieuwe dan wel hogere geluidsschermen.

Gezien de ruimtelijke en akoestische impact van het project op de omgeving pleiten wij voor een hogere ambitie. Een ambitie die aansluit bij de doelstelling van het project op het gebied van leefbaarheid en bij de huidige stand der techniek. Wij verzoeken u om de meest geluidreducerende asfaltlaag toe te passen die beschikbaar is op het moment dat geasfalteerd gaat worden. Voor het overige sluiten wij ons op dit punt aan bij de Zienswijze van de gemeente Utrecht. Dit betreft tevens de wens om de noodzakelijke geluidssanering vroeg in het project te realiseren en geluidsschermen te voorzien van zonnepanelen.

7. Bouwhinder, overige zaken

In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Wij verzoeken u de scope van bouwhinder te verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Ook vrezen wij dat de fietsbereikbaarheid en de autobereikbaarheid in de regio in gevaar gaan komen. Dit kan de doodsteek zijn voor bedrijven. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen, en die maatregelen op te nemen in het TB.

Een periode van 8 jaar bouwwerkzaamheden is zeer ingrijpend. In het TB verzoeken wij u de volgende punten nader uit te werken:

- Hoe bereikbaarheid voor alle vervoersmodaliteiten wordt gewaarborgd en files voorkomen
- Hoe schade door trillingen aan gebouwen, woningen en mensen in die gebouwen wordt voorkomen.
- Hoe schade door trillingen aan natuur wordt voorkomen

- Hoe schade door werkzaamheden aan het folie wordt voorkomen. Bijv., maar niet uitsluitend: schade door het slaan van enorme damwanden dichtbij gebouwen. Schade door veranderingen in de waterhuishouding aan gebouwen, funderingen, natuur, Amelisweerd, parken in Lunetten, volkstuinen, tuinen, golfbanen, boerenland, drinkwatervoorzieningen. Zowel dichtbij als veraf.
- Hoe schade aan bovengenoemde objecten wordt afgehandeld en wie daarvoor verantwoordelijk is.
- Welke strafmaatregelen er zijn als schade niet of te laat wordt uitgekeerd vanwege failliet gaan van bouwbedrijven of verzekeringen, bezuinigingen bij de overheid, een nieuwe economische crisis, etc. etc.
- Eerst geluidsmuren bouwen, dan pas werken aan de weg.

Ten slotte benoemen wij nog een aantal punten waarop wij het OTB strijdig achten met haar eigen geformuleerde doelstelling: “De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren”

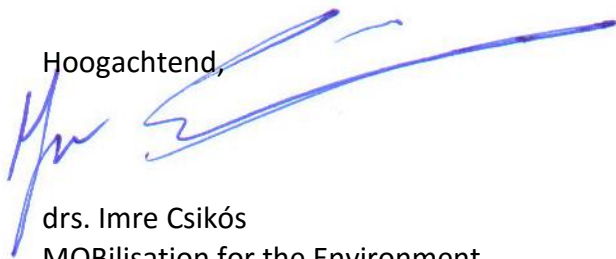
- de locatie van de fietsbrug over de Kromme Rijn is niet uitgewerkt;
- de toename van het aantal verkeersslachtoffers, als beschreven door Decisio in de MKBA, is in strijd met uw beleid tot reductie van dat aantal;
- de vormgeving van het verkeersplein Rijnsweerd heeft een dramatische uitstraling op de omgeving (tot 12 meter hoge fly-overs en torenhoge geluidschermen)
- de Raad van State heeft in 1980 de breedte van de bak beperkt. Die beperking staat nog. Verbreding is niet toegestaan;
- gezondheidseffecten zijn niet voldoende gekwantificeerd; met name het effect van roet, en van slijtage van wegdek, banden en remmen moet in kaart worden gebracht;
- verscheidene monumenten (Limes, Hollandse Waterlinie, Amelisweerd, enzovoort) worden bedreigd. Wij verzoeken u een Heritage Impact Assessment op te stellen voor deze gebieden.

Voor zover niet in bovenstaande inbegrepen nemen wij daarnaast de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht over ten aanzien van EHS en het toepassen van groeiscenario's volgens de nieuwste inzichten.

Conclusie

Het OTB is strijdig met de eigen uitgangspunten. Het plan verbetert noch de verkeersafwikkeling, noch de leefomgeving. Wij verzoeken u op basis van deze zienswijze om het project Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren.

Hoogachtend,



drs. Imre Csikós

MOBilisation for the Environment

Bijlagen:

1. Statuten en uittreksel Kamer van Koophandel van de Coöperatie Mobilisation for the Environment
2. Machtiging van Kerngroep Ring Utrecht van 5 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
3. Machtiging van de Vereniging Leefmilieu van 7 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
4. Machtiging van de Natuur en Milieufederatie Utrecht van 13 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
5. Machtiging van de Vereniging Het Groene Dak van 11 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
6. Machtiging van de Stichting Bewoners Overleg Lunetten van 8 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
7. Machtiging van Vereniging Aktie Amelisweerd van 15 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
8. Machtiging van de Vereniging U-Track van 15 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
9. Machtiging van de Stichting Milieucentrum Utrecht van 5 juni 2016 met een uittreksel Kamer van Koophandel, de statuten en een kopie van paspoort van volmachtgever
10. Lijst van andere volmachtgevers

