

BEWONERSGROEP

LAAT LUNETTEN NIET STIKKEN!

mede namens

Bewoners Overleg Lunetten



Laat Lunetten niet stikken



reacties op de

MER 1^E FASE RING UTRECHT

Leeswijzer

Dit is een reactie op het MER-rapport van bewonersgroep Laat Lunetten Niet Stikken, aangevuld met individuele reacties van mensen die in de wijk Lunetten wonen en die (delen van) het MER-rapport kritisch hebben gelezen.

Lezing van dit rapport – in zijn verschillende versies en inclusief Achtergrond – wekte veel emoties op bij de lezers. Bezorgdheid is daarbij de meest voorkomende emotie, naast onbegrip en verontwaardiging. Om de leesbaarheid van de tekst te vergroten en zoveel mogelijk te beperken tot feitelijkheden, hebben we de emoties grotendeels uit deze teksten gefilterd. Dat de inhoud van deze MER zoveel heftige emoties oproept is echter niet meer dan logisch. Het gaat om niets minder dan de directe bedreiging van de leefomgeving en de gezondheid van de bewoners; een gezondheid die het nu al zwaar te verduren heeft vanwege ontoelaatbaar hoge doses geluid, fijn stof, roet en andere luchtvervuiling die deze op het oog zo groene wijk teisteren. Voor wie ervan kennisneemt is deze MER de bekende druppel die de emmer doet overlopen. Deze emoties hebben we geprobeerd te bundelen in de inleiding 'A - Laat de Lunettenaren niet stikken'.

Daarop volgen het Voorwoord, een selectie essentiële vragen die deze MER bij ons oproept, en vervolgens de reacties per hoofdstuk, zover dat van toepassing en/of binnen ons bereik lag. We sluiten af met een niet te missen samenvatting in de vorm van een negental Conclusies, waarna een aantal Bijlage de nodige verdieping biedt en achtergronden aanreikt.

INHOUD

- A - Laat de Lunettenaren niet stikken**
- B - Voorwoord**
- C - Vragen vooraf**
- D- Conclusie in negen hoofdpunten**
- E - Reacties per hoofdstuk van MER 1^o fase Ring Utrecht, Achtergrondrapport, eindconcept 11 augustus 2010**
- F - Bijlagen**

A - Laat de Lunettenaren niet stikken

Bekijk foto's van Lunetten, en wat opvalt is: groen.

Maar een foto kent geen geluid. En geen geur. Aan de foto ontbreken essentiële dimensies van de werkelijkheid.

Bekijken we nu het MER-rapport. Dat lijkt oplossingen te presenteren. Maar dit rapport lijkt op die foto van Lunetten, waarin alles er groen en fris uitziet. Het rapport is in wezen tweedimensionaal, plat. Het lijkt op hoe je Lunetten ziet vanachter een autoruit.

Lunetten is een aantrekkelijke wijk door al het groen, zeggen zijn inwoners. Je zou het ook anders kunnen stellen. Zonder dat groen was Lunetten onleefbaar, want nóg viezer en lawaaiiger dan het al is. Verloedering zou op de loer liggen. Het groen is hard nodig: het zuivert de lucht en tempert enigszins de enorme herrie die van de wegen over ons neerdaalt. Er staan zoveel bomen in Lunetten dat je de overheid er haast van verdenkt dat er iets te maskeren valt.

Een witte vlek op de MER-kaart, dat is onze 'groene' wijk. Daar kun je gerust nog een bundel asfalt doorheen trekken – is dat de gedachte? De lucht is toch al slecht, zo slecht dat verantwoordelijke partijen liever niet meten hoe slecht. Die duizenden kinderen die hier zo fijn buiten spelen, die rekenen we ook liever niet mee, want dan moeten we straks nog de kosten van COPD-behandeling en ander economische verlies gaan meewegen en dan wordt het veel te ingewikkeld.

Het geluid is toch al ver boven de norm – de norm van leefbaarheid, wat betekent dat je in de tuin kunt zitten en elkaar gewoon verstaat met praten, dat je 's nachts niet geregeld oordoppen nodig hebt om in slaap te komen. Meten hoeft niet voor onze wet, berekenen is wat we dus doen. Maar waarom worden in die berekeningen geregeld factoren weggelaten die wel een rol spelen, zoals de Waterlinieweg? Omdat het dan het best lijkt mee te vallen met dat geluid. Dus hé, daar kan ook nog wel wat herrie bij.

Nog iets wat de lezers van dit rapport frappeert. Verbijstert is misschien een beter woord. Om de een of andere reden die nergens precies duidelijk wordt, kiest het rapport voluit voor de auto. Er zijn prachtige alternatieven ontwikkeld met een minstens even groot of nog groter oplossend vermogen, zoals de Kracht van Utrecht en OV++++, en je zou nog meer varianten kunnen bedenken waarbij je nieuwe combinaties maakt. Combinaties die met elkaar gemeen hebben dat er niet of nauwelijks wegen bij moeten, dat herrie en luchtvervuiling grosso modo niet toenemen maar juist afnemen, en dat de bereikbaarheid er nauwelijks onder lijdt. Maar deze varianten worden in het begin nog wel genoemd, maar later nergens meegewogen in alle berekenen en statistieken die volgens ons rookgordijnen optrekken in plaats van de feiten te verduidelijken. Moeten die rookgordijnen soms verhullen dat dit MER-rapport vooral gehoor geeft aan – om het netjes te zeggen – de mobiliteitslobby en de drie andere hoofddoelen compleet laat versloffen?

Toch zijn er ook lichtpuntjes. Nooit eerder, voor zover ons bekend, werd er een hoofdstuk 'gezondheid' opgenomen in een MER-rapport. Het begin van het besef is er dat dit ook een factor van betekenis is. Nu de rest nog. Kies je voor Nederland transportland? Akkoord, maar doe het dan ook goed en investeer in een werkelijk modern en efficiënt wegennet – eentje dat de aangrenzende bewoners niet negeert, wegjaagt, uit hun slaap houdt en langzaam vergiftigt. In dit lezersverslag vindt u argumenten om de zaak misschien nog maar eens helemaal over te doen.

B. Voorwoord

De bewonersgroep Laat Lunetten Niet Stikken is ontstaan na een informatieavond in januari 2010, met 250 bezoekers, georganiseerd door de werkgroep Lucht en Geluid van het Bewoners Overleg Lunetten (BOL). Tijdens deze avond presenteerde projectbureau “Verder”, het BRU (Bestuurs Regio Utrecht) en de Kracht van Utrecht, resp. de stand van zaken m.b.t. de plannen van de Ring Utrecht, het regionale vertramming en een werkelijk duurzaam alternatief door intensieve investering in ander vervoersmodaliteiten i.p.v. voornamelijk in de automobiliteit.

De bewonersgroep Laat Lunetten Niet Stikken, gefaciliteerd door het Bewoners Overleg Lunetten, richt zich op het informeren van bewoners omtrent de ontwikkelingen die de mobiliteit rondom de wijk betreffen en spoort bewoners aan om zich erin te verdiepen en een eigen stelling te nemen en deze ook kenbaar te maken bij volksvertegenwoordigers en bestuurders.

In de afgelopen weken heeft een groep bewoners van Lunetten zich enorm ingespannen om de MER 1^{ste} fase Ring Utrecht te bestuderen en van een reactie te voorzien. Het resultaat is met een groot aantal inwoners van Lunetten gedeeld. In een (digitale) plenaire vergadering hebben de deelnemers zich geconformeerd aan de inhoud van de reactie die voor u ligt.

Onder de naam *Laat Lunetten niet Stikken* hebben wij bewoners geactiveerd om de informatieavond van het project *Verder* te bezoeken, zich zo goed mogelijk een beeld te vormen van de alternatieven en de effecten daarvan op onze wijk. Verder hebben wij hen gestimuleerd om een eigen reactie achter te laten.

Wij vinden het van belang dat bewoners aandacht hebben voor ontwikkelingen in hun leefomgeving. Dat zij daar ‘iets van vinden’ en die mening ook uitdragen. Dit kan alleen zinvol zijn als die uitgedragen mening ook effect heeft op de besluitvorming. Alleen dan groeit maatschappelijke betrokkenheid, verantwoordelijkheid en vertrouwen in bestuurders en volksvertegenwoordiging.

Het doel van deze reactie op de MER is ingaan op een aantal onderdelen:

1. De beschreven technische voorstellen om in dit geval de doorstroom op de rijkswegen langs Utrecht, onder vermoede omstandigheden in 2020, min of meer te garanderen.
2. Het onderzoek naar de effecten van de varianten op de omgeving. Zijn alle relevante aspecten juist onderzocht, worden aspecten gemist in de onderzoeken?
3. In de reactie kunnen voorstellen worden gedaan over aspecten die in een volgende fase ook zouden moeten worden onderzocht.

Uitgangspunt voor de eerste twee onderdelen is de geldende wetgeving en diverse beleidsafspraken over beoogde ontwikkelingen op allerlei terrein (economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening). Wetgeving en beleid zijn resultaten van bestuurlijke besluiten, gebaseerd op de praktijk of de wens om een bepaalde greep op ontwikkelingen in ons land te hebben.

Veel reacties van bewoners, zo merken wij als bewonersoverleg, betreffen vooral de *effecten* van de uitgangspunten: de wetgeving en beleidsvoornemens. De MER is

hiermee ook een moment waarop uitgangspunten van beleid en wetgeving als het ware worden geëvalueerd.

Zo is in een wet vastgelegd dat huidige geluidsoverlast ter plaatse van het project niet wordt gemeten, maar volgens modellen wordt berekend. De reactie van bewoners is dat er daadwerkelijk gemeten moet worden en dat dát het uitgangspunt moet zijn als het gaat om geluid.

De lezers van het Achtergrondrapport is gebleken dat in de MER 1ste fase Ring Utrecht is gekozen voor het oplossen voor een vermoed toekomstig probleem op basis van diverse verwachtingen, en dat oplossingen slechts in één richting worden gezocht: namelijk capaciteitsuitbreiding van snelwegen. Dit omdat ooit ervoor is gekozen om automobilititeit te faciliteren en andere vervoersmodaliteiten zo nodig daaraan toe te voegen. Anders dan bij andere vervoersmodaliteiten wordt een (tamelijke willekeurige) norm, de NOMO, tot allerhoogste norm verheven.

De reactie van bewoners is de roep om dit (politieke) standpunt te verlaten. **Eenvoudig omdat de negatieve effecten van automobilititeit op de leefomgeving te groot zijn. Er is geen vertrouwen dat mitigerende maatregelen werkelijk afdoende zijn, omdat de normen hiervoor tekort schieten.**

In deze MER wordt uitgegaan van een fictieve situatie over tien jaar. Dat er bepaalde wegprojecten zijn uitgevoerd (die nota bene het probleem veroorzaken), dat er bepaalde technische ontwikkelingen in de praktijk volledig zijn ingezet (langer levensduur zoab, elektrische auto's, stille banden etc.). Wij willen maatregelen die bijdragen aan een andere referentiesituatie in 2020, zodanig dat uitbreiding van wegcapaciteit niet aan de orde is.

De keuze van bewoners is om overeenkomstig de methodiek van de Ladder van Verdaas* maatregelen **uit te voeren** en daarbij in het bijzonder de hiërarchie van deze methodiek te volgen en daadwerkelijke effecten van maatregelen in de praktijk te ervaren (dus niet via modellen) en op basis van die praktijk bij te stellen. Dit betekent dat er vooral ingezet moet worden op een stevig kwaliteitsslag van regionaal openbaar vervoer, (regionaal) anders betalen voor automobilititeit en mobiliteitsmanagement. Deze onderdelen zullen eerst via een cyclus van evaluatie, bijstellen enzovoort volledig benut moeten worden alvorens de drie laatste tredes van de Ladder van Verdaas te betreden.

Cruciaal in het standpunt van bewoners is de dagelijks ervaring dat mitigerende maatregelen totaal geen effect hebben. Zo verstoort de geluidsoverlast al jarenlang het welzijn en het woongenot in Lunetten. Plannen zoals het NSL bagatelliseren deze ervaring. Alle (spoor)wegbeheerders hebben aangegeven niets aan de geluidsoverlast in Lunetten te willen doen, omdat de overlast nog niet groot genoeg zou zijn.

Het is de niet beantwoorde roep van bewoners voor een gezonde leefomgeving waardoor projecten vastlopen, het wantrouwen in bestuurders en het verzet tegen hun plannen groeit. Het is van het grootste belang dat zonder capaciteitsuitbreiding van de wegen (zoals hiervoor aangegeven) er tegelijkertijd **een inhaalslag wordt gemaakt in het nemen van werkelijke afdoende mitigerende maatregelen.**

Het "Achtergrondrapport" van MER 1^{ste} fase Ring Utrecht is gebruikt om een reactie op te geven. In dit verslag wordt meermaals verwezen naar andere onderzoeksrapporten. Deze waren in eerste instantie niet voor ons beschikbaar en later niet allemaal en sommige slechts onvolledig. Ook het aantal beschikbare geprinte versies was beperkt. Voor Lunetten, meer dan 4.000 huishoudens, waren slechts vijf exemplaren beschikbaar plus één via de wijkraad. Vijftien mensen hebben bij ons om een exemplaar verzocht.

In de MER worden ook de technisch complicaties betreffende het folie in de A27 genoemd bij verbreding van het profiel. In het Onderzoeksrapport Tussenfase Planstudie Ring Utrecht, 2 november 2009 wordt hierover geschreven: 'Uit een second opinion, uitgevoerd door Witteveen+Bos, komt naar voren dat het mogelijk is, hoewel risicovol, het folie uit te breiden door het folie uit te graven tot 5 meter onder NAP en vast te maken aan een betonnen constructie. Er treden twee typen risico's op:

- werk aan het folie kan tot beschadiging van het folie leiden
- om het werk uit te voeren moet water worden bemaald, wat mogelijk effect heeft op de omgeving.'

Graag hadden wij het onderzoeksverslag hierover gelezen. Bij ons eerste verzoek hiertoe werd geantwoord dat niet bekend was dat er een verslag zou zijn. Bij navraag bleek dat dit er wel degelijk was, en dat het zodanig besproken was dat publicatie geen bezwaar zou zijn. De projectleider was echter van mening dat de inhoud **voor ons onbegrijpelijk zou zijn**. Dit impliceert een laatdunkend, aanmatigend oordeel. Na aandringen werd een ander argument genoemd: de betrokken bedrijven aan een workshop vreesden uit concurrentieoverweging het vroegtijdig bij publieke bekend worden hun innovatieve oplossingen.

Met het achterhouden van dit rapport geeft Rijkswaterstaat, c.q. de overheid voeding aan het ontstaan van wantrouwen bij het publiek. Het suggereert dat het informatie of zelfs tegenargumenten bevat die een reden kunnen zijn om het project niet uit te voeren. Ook belemmert dit het *meedenken* van het publiek aan een oplossing. Hiermee worden juist diegenen geactiveerd die een rem zetten op de verdere ontwikkeling.

Dat willen wij niet zijn: een rem op ontwikkeling. Wel willen we als betrokken burgers blijven meedenken. Namelijk als een kritisch klankbord, dat de uitvoering voorkomt van plannen die op papier misschien mooi en verstandig lijken, maar in de praktijk op onhoudbare stellingen zijn gefundeerd en funeste gevolgen hebben voor de leefbaarheid van hele wijken en grote groepen bewoners aan de oostzijde van de stad Utrecht. Het gaat niet aan de reactie die u hier in handen heeft, af te doen als een typische '*not in my backyard*'-reactie. Het is niet zo dat een kleine groep bewoners eigenbelang boven algemeen belang wil laten prevaleren. Hier wil de grote groep inwoners van een levendige wijk voorkomen dat slecht onderbouwde, politiek gekleurde plannen de leefbaarheid van hun wijk definitief om zeep helpen. Het ergste is nog de gedachte dat die onherstelbare schade onnodig is, omdat er betere plannen voorhanden zijn.

Utrecht, september 2010

* De Ladder van Verdaas komt ook in de reactie op Hst 6/7 aan de orde.

C - Conclusie in negen hoofdpunten

De MER eerste fase laat veel te wensen over wat betreft kwaliteit. De kwaliteit van afwegen en inzichtelijk maken van de effecten is zelfs zo matig, dat wij ons niet kunnen voorstellen dat het MER in deze opzet geaccepteerd zal worden. Hieronder vatten wij de belangrijkste punten van kritiek en wensen ten aanzien van nader onderzoek samen. Dit is geen uitputtende opsomming maar slechts het topje van de ijsberg. Leest u dus vooral ook de afzonderlijke hoofdstukken, om alle vragen, kritiekpunten en aanbevelingen op een rijtje te krijgen.

1. *Integrale nieuwe MER:* Eigenlijk zou er een geheel nieuwe MER uitgevoerd moeten worden. Die nieuwe MER beschouwt alle projecten vlakbij Utrecht en de projecten in de regio (denk aan Amersfoort, Hilversum, Den Bosch, Gorinchem en alles ertussen) als een integraal onderdeel en onderzoekt ook de alternatieven voor wegbreidingen. Al deze projecten hebben tenslotte raakvlakken en een subproject heeft dus niet alleen lokaal effecten maar ook in de aangrenzende regio's. De huidige opzet van de referentievariant 2020 (alle projecten in de regio worden ingevoerd als vaststaande autonome ontwikkeling met knelpunten bij Utrecht als gevolg) is daarvan een bewijs.

2. *Andere referentie:* Wij begrijpen best dat punt 1 wellicht moeilijk uitvoerbaar is. Maar intussen vinden wij dat de nu gepresenteerde referentie 2020 absoluut niet voldoet aan wat van een referentie verwacht mag worden: hij bevat teveel onzekerheden. De huidige situatie 2010 dient dus als referentie genomen te worden, zodat ook kaal en pijnlijk duidelijk wordt welke extra effecten op de omwonenden afkomen in de verschillende alternatieven ten opzichte van nu. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit: de situatie nu moet als referentie genomen worden en de situatie 2020 moet in de alternatieven ook worden berekend zonder de effecten zoals de NSL die wenst.

3. *OV-alternatieven:* De alternatieven OV+++ en Kracht van Utrecht (KvU) worden op flinterdunne gronden in een vroeg stadium aan de kant geschoven. In het vervolg moeten deze alternatieven volledig worden meegenomen, zoals ook de Tweede Kamer heeft besloten.

4. *Combinaties:* Combinaties van alternatieven en optimalisaties van alternatieven komen nauwelijks aan bod en worden, wederom op flinterdunne gronden, aan de kant geschoven. In het vervolg moeten combinaties (zoals KvU met minimale wegaanpassing) volledig worden meegewogen, alsmede

tunnelvarianten, optimalisatie van de bestaande bak bij Amelisweerd in combinatie met verkeersregulerende maatregelen.

5. Balans van oplossend vermogen en effecten: De afweging van alternatieven moet in het vervolg breder zijn dan de huidige strakke focus op de Nomo-norm. Van een MER mag verwacht worden dat het oplossend vermogen van een probleem en de negatieve effecten van de oplossing zorgvuldig worden gewogen.

6. Mitigerende maatregelen: Alle alternatieven, dus ook OV+++ en de *Kracht van Utrecht 2.0**, moeten volledig en inclusief mitigerende maatregelen in beeld worden gebracht, met inbegrip van de kosten, aangezien mitigerende maatregelen per alternatief flink kunnen verschillen in uitvoerbaarheid en kosten. Verder moeten mitigerende maatregelen worden losgekoppeld van de uitvoering van een van de varianten. De huidige kwaliteit van lucht en geluid is al zo slecht dat directe uitvoering van zulke maatregelen verantwoord zou zijn.

(*: Op donderdag 16 september 2010 is de aan de gemeenteraad van Utrecht en aan het college van B&W van Utrecht de onderbouwing voor een echt duurzaam alternatief aangeboden: De Kracht van Utrecht 2.0.)

7. Cumulatie: In de huidige MER ontbreekt een beeld van de cumulatieve effecten zoals die in de werkelijkheid ervaren zullen worden. Alle effecten moeten totaal in beeld worden gebracht, dus niet alleen van een gedeelte van een snelweg, maar het cumulatieve effect van alle omliggende infrastructuur op een woonwijk en/of groengebied.

8. Stedelijk groen en landschap: De MER laat het groen, recreatieve en historische landschap in en direct rondom de woonwijken volledig buiten beschouwing (bijvoorbeeld Park de Koppel en Laagraven), met als gevolg dat de effecten hierop ook geheel duister blijven. In het vervolg dienen ook de effecten op het lokale groen en landschap in en direct rondom de woonwijken in beeld gebracht te worden.

In het vervolg dienen ook de effecten op het stedelijk groen, recreatieve uitloopgebieden en historisch landschap in en direct rondom de woonwijken in beeld gebracht te worden.

9. Geluid en gezondheid: Zoals veel zaken in de MER, worden deze voor omwonenden uitermate belangrijke zaken uitsluitend gebaseerd op modellen, en bovendien onvolledig en foutief weergegeven. Met name het aantal woningen dat

binnen de 300- en 1000 meter- contour komt te liggen blijkt schrikbarend toe te nemen, iets dat niet uit de resultaat tabellen valt af te lezen (zie commentaar op het betreffende hoofdstuk). In het vervolg van de MER dient een groot aantal meetpunten voor geluid en luchtkwaliteit in de woonwijken als basis en referentie te worden genomen voor de huidige situatie. Pas dan kan er met enige betrouwbaarheid via modellen een voorspelling voor de toekomstige effecten worden uitgevoerd.

D - Vragen vooraf

De MER roept een groot aantal vragen op. Hieronder zijn de belangrijkste verzameld. Projectbureau 'Verder', of beter het bevoegd gezag, heeft het voornemen de gebruikelijke 'Nota van Antwoord' achterwege te laten. Hiermee geeft u voeding aan de gedachte dat een overheidsbestuur geen waarde hecht aan publieksparticipatie omdat u niet eens de moeite neemt om te reageren. Wij verzoeken u echter om de vragen hieronder en in onze reactie wel te beantwoorden en onze stellingen van een reactie te voorzien.

1. Waarom gaat u uit van slechts één mogelijke referentiesituatie en bedenkt u niet meer varianten, in de reële veronderstelling dat tussen nu en 2020 de ontwikkelingen ook anders kunnen uitvallen?
2. Waarom beperkt u zich enkel tot varianten ten behoeve van het autoverkeer en werkt u niet diverse varianten uit waarin verdere optimalisatie van Openbaar Vervoer de basis is?
3. Waarom bedenkt u geen technische oplossingen waarbij het folie geen probleem hoeft te zijn? (Laat bijvoorbeeld de bak juist vollopen met water en maak dan een viaduct in de lengte van de weg...)
4. Waarom kiest u voor een uitbreiding van de verkeerscapaciteit waarvan ook RWS vindt dat deze niet leidt tot een werkelijke oplossing, maar juist de problemen voor de leefomgeving vergroot?
5. Waarom put u zich uit in het bedenken en mogelijk ontwikkelen van bronmaatregelen om de nadelen te vereffenen, terwijl u de energie ook kunt benutten in het ontwikkelen van een efficiënt, betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoersysteem?
6. Bij het inzichtelijk maken van de effecten op de leefomgeving van alle wegenprojecten rondom Utrecht en Amersfoort, die samen feitelijk één project zijn, presenteert u de effecten steeds per traject afzonderlijk. Wat is daarvan de reden?
7. Waarom stelt u voor de doorstroom van het autoverkeer een norm voor tijdens de piekbelasting, en stelt u niet een dergelijke norm voor Openbaar Vervoer en mobiliteit per fiets?
8. Een belangrijk deel van het probleem is dat de Ring Utrecht een dubbele functie heeft, namelijk het verwerken van zowel landelijk als regionaal verkeer. RWS geeft aan dat kern van het probleem het regionaal verkeer tijdens de spits is (66%). Wanneer hiervan 15% op dat moment de Ring Utrecht niet gebruikt, is het probleem voldoende opgelost. Waarom richt u zich (via maatregelen als beprijzing en dergelijke) dan niet op verplaatsing van die 15% naar ander vervoersmodaliteiten zoals fiets en Openbaar Vervoer?

9. Waarom past u de principes 'de gebruiker betaalt' en 'reizen in spijtijden is duurder' niet toe bij het autoverkeer terwijl dit in het OV is al jaren de praktijk is (bijvoorbeeld spitstarief en daltarief bij NS)?
10. Wanneer een landelijk variabel betalingssysteem niet aantrekkelijk is, waarom kiest u dan niet voor een regionaal systeem? Geografisch gezien is het probleem niet landelijk.
11. Waarom gaat u niet uit van het cumulatieve effect op een leefgebied (bezien vanuit het oogpunt van de bewoner) waar behalve het onderhavige traject ook andere, voor de omgeving belastende bronnen bestaan zoals spoorwegen, stedelijke wegen en andere snelwegen?
12. Vraagstukken zoals in dit geval het organiseren van mobiliteit in een gebied waar eigenlijk geen ruimte meer is voor automobiliteit worden opgelost binnen de beperkingen van een wet- en regelgeving die algemeen zijn, en niet specifiek gericht op de onderhavige problematiek. Zo is er afgesproken dat mitigerende maatregelen m.b.t. geluidsoverlast alleen worden uitgevoerd bij aanleg of aanpassing van verkeerswegen. In een omgeving zoals rondom de verkeersschijf van Nederland is een dergelijke afspraak niet houdbaar. Waarom wordt zo vastgehouden aan dergelijke afspraken die ontwikkelingen tegenhouden?
13. Wanneer u wilt kiezen voor een hoge kwaliteit van onze gezondheid, waarom zijn de normen van de nadelige effecten van het autoverkeer dan niet daarop gebaseerd, maar wel op economische haalbaarheid?
14. De minister kan de bovengrens van de toegestane geluidsbelasting verhogen wanneer de kosten voor voorzieningen hoog uitvallen of wanneer er ruimtelijk-technisch te weinig mogelijkheden zijn. Hierdoor worden omwonenden toch aan een te grote geluidsbelasting blootgesteld. Waarom is in zo'n geval niet de enig juiste conclusie dat een traject dan niet uitgevoerd kan worden?
15. Waarom vinden inspraak en het meedenken van de omwonenden pas plaats wanneer er afgegrensde varianten en vastgelegde uitgangspunten bestaan? Waarom kan alleen hierop worden gereageerd en vinden er geen sessies plaats waar bewoners hun ideeën, vakkennis, praktijkervaring en gezond verstand al eerder kunnen inbrengen, zodat er coöperatief samengewerkt kan worden? In de huidige opzet blijft voor de bewoner alleen de mogelijkheid over om (negatief) te reageren op bestaande ideeën. Dit is niet wat een bewoner wil. Wel wil hij constructief meedenken over een maatschappelijk vraagstuk.
16. Waarom wordt bij het beoordelen van de effecten op natuur en omgeving alleen gekeken naar gebieden die landelijk gezien van belang zijn, terwijl de natuur in

- de directe leefomgeving van de bewoners evenzeer een groot dagelijks belang bezit maar genegeerd wordt?
17. Waarom wordt de systematiek van de Ladder van Verdaas niet hiërarchisch uitgewerkt door eerst de onderste vier treden volledig toe te passen en dan pas over te stappen naar voor de leefomgeving nadelige maatregelen als uitbreiding van het wegennet? Nu wordt de ladder in omgekeerde volgorde uitgewerkt.
 18. Waarom gaat u voetstoots uit van autonome groei, terwijl vraag en aanbod bijvoorbeeld via beprijzing te beïnvloeden zijn?
 19. Waarom is er maar één mogelijk idee van een overtunneling (duurzame weg van Movares) onderzocht terwijl er andere mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld een folieoverkapping (in opdracht van RWS onderzocht door de TH-Eindhoven)?

E. Reacties per hoofdstuk

van MER 1^e fase Ring Utrecht, Achtergrondrapport,
eindconcept 11 augustus 2010

Hoofdstuk 1 en 2: Inleiding, methode en beschrijving alternatieven, met verwijzing naar hoofdrapport

0. Inleiding: basisvoorwaarden voor een objectief onderzoek

De basisvoorwaarde voor een betrouwbaar en objectief onderzoek is, dat er onderscheid wordt gemaakt tussen feitelijke en fictieve werkelijkheid of tussen feitelijke en gewenste werkelijkheid. Iedere wetenschapsfilosoof zal dat bevestigen. *Als in een onderzoek veel fictieve werkelijkheden op elkaar gestapeld worden zonder feitelijke controle, heb je een probleem. De huidige MER lijdt aan dit probleem door teveel uit te gaan van aannames.*

1. De keuze van de referentiesituatie deugt niet

1.1. Wat is er mis?

De referentiesituatie is de basis voor de gehele MER, dus als die niet goed is gekozen, heeft dit verstrekende consequenties voor de geldigheid van de MER. Helaas is dit inderdaad het geval. Waarom?

In het algemeen geldt dat er heel veel aannames over de toekomst in zijn verwerkt, die in feite al een keus voor asfaltvarianten of voor politiek gewenste ontwikkelingen inhouden. De term “autonome ontwikkelingen” is in dit verband misleidend: alsof er niets aan te veranderen zou zijn. Welke aannames zijn dit, wat heeft dit voor consequenties voor de uitkomsten, en welke ontwikkelingen worden hierdoor niet onderzocht?

A) Allerlei wegwitbreidingen in de regio die nog in de planfase zitten, worden als voldongen feit gepresenteerd. Onder meer:

- de uitbreiding van de A27 van Utrecht Noord naar Eemnes,
- verbreding A28 Utrecht – Leusden, spitsstrook Leusden – Hoevelaken
- Uitbreiding knooppunt Hoevelaken en toeleidende wegen
- A27 Everdingen – Lunetten
- A27 Lunetten Hooipolder
- A12 Woerden Oudenrijn
- Spoedprocedure A27 Everdingen – Lunetten

Zie pagina 20-21 van het Achtergrondrapport voor een volledige opsomming hiervan. De verkeerstoename als gevolg van deze wegwitbreidingen zorgt er – uiteraard – voor dat de huidige verkeersproblemen tussen Lunetten en Rijnsweerd worden gestimuleerd tot een echt verkeersinfarct. Het bestaande probleem wordt dus eerst flink verergerd, waardoor de noodzaak van nieuwe wegen, respectievelijk wegwitbreidingen gemakkelijker kan worden onderbouwd. Andere oplossingen blijven buiten beschouwing – de keus is al gemaakt.

Gevolgen:

- ***Er hoeft geen onderzoek te worden gedaan naar het aparte en het cumulatieve effect van deze wegwitbreidingen in hun eigen directe omgeving en verderop in***

andere gebieden, voor en na 2020. De milieueffecten van deze wegbreidingen op bijvoorbeeld de Ring Utrecht, de stad Utrecht en omliggende gemeenten als Groenekan kunnen buiten beschouwing blijven en worden weggemoffeld door ze als "feit" te presenteren.

De wegprojecten zijn in stukken geknipt, evenals de inspraakprocedures. Dit heeft tot gevolg dat inwoners van de stad Utrecht geen inspraak hebben op wegtrajecten die buiten de stad liggen, ondanks de grote impact daarvan op de stad. En dat inwoners van randgemeenten die buiten de stad Utrecht liggen, geen invloed hebben op wegbreidingen in de stad, ondanks de grote impact daarvan voor hun leefgebied. Als klap op de vuurpijl worden de wegprojecten die niet direct in Utrecht liggen en dus buiten de inspraak vallen, als feit ingevoerd in de referentiesituatie.

Maar: **het gaat niet aan om de inwoners van Utrecht en omliggende gemeenten op te zadelen met een heleboel extra verkeer, luchtvervuiling en geluid als gevolg van toeleidende wegprojecten, zonder dat ze daar enige invloed op hebben en ook nog zonder de toegenomen geluidsoverlast en luchtvervuiling tussen nu en 2020 ook maar enigszins serieus te nemen en in kaart te brengen!**

B) Ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 die nog in de planfase zitten, worden als feit gepresenteerd.

Zie pagina 18-19 van het Achtergrondrapport. Door deze ontwikkelingen als aanname mee te nemen in de berekeningen, kies je er in feite voor, ook al beweert RWS dat dit niet zo is.

Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen zorgen ongetwijfeld voor een grote aanslag op ruimte, natuur, milieu, luchtkwaliteit, geluid en gezondheid door verkeerstoename, etc. **Nieuwe bewoners en bedrijven worden van elders naar Midden-Nederland getrokken. Of dit een wenselijke ontwikkeling is, is zeer de vraag en verdient minstens een grondige discussie op nationaal niveau.** Temeer omdat er steeds meer alarmerende berichten verschijnen over ontvolking en leegstand in andere gedeelten van Nederland, zoals Parkstad Limburg, Groningen, Zeeland.

- Gevolg: De MER houdt geen rekening met de situatie die zou ontstaan als deze ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 achterwege blijven.

C) Er wordt verondersteld dat de luchtkwaliteit in 2020 aanmerkelijk is verbeterd onder meer doordat er schonere auto's zijn en doordat er aan de normen van het ALU en het NSL (nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is voldaan.

Deze aanname voor de referentiesituatie en voor het berekenen van de vergelijkingen wordt wel in het Hoofdrapport vermeld (pagina 19-20) maar niet in het Achtergrondrapport.

Methodisch gezien wordt hier de fout gemaakt dat gewenste ontwikkelingen, in dit geval de gewenste uitkomst van het NSL in 2015, als feitelijke werkelijkheid worden ingevoerd in de berekening. Voor schonere en stillere auto's geldt hetzelfde: dit is een zeer fraaie wens, maar in hoeverre deze fictieve werkelijkheid ook zal worden omgezet in een feitelijke werkelijkheid moeten we nog maar afwachten. Gezien de politieke realiteit tot nu toe in Utrecht en gezien de inhoud van het NSL hebben wij weinig redenen om hierop te vertrouwen.

- **NSL**
 - In het NSL gaat het om gemiddelde waarden – m.a.w. piekwaarden van slechte lucht mogen gecompenseerd worden door lage waarden elders. *Anders gezegd, slechte waarden worden uitgemiddeld, dus weg gerekend!* We zien de bui al hangen: slechte luchtkwaliteit in een bepaald gebied langs de snelweg wordt elders wel gecompenseerd. Of meetpunten worden zo gekozen dat er gemiddeld wel schone lucht uit zal opstijgen!
 - *Ronduit verbijsterend is het feit dat de spoedprocedure voor wegwitbreiding van de A27 Everdingen-Lunetten-Rijnsweerd inclusief knooppunten, is opgenomen in het NSL.* Men gaat ervan uit dat deze wegwitbreiding de luchtkwaliteit verbetert. Dit is misschien op heel korte termijn het geval, maar daarna **trekken nieuwe wegen en wegwitbreidingen weer nieuw verkeer aan en op termijn is er dan capaciteit voor veel meer files, met dus extra luchtvervuiling.** Dat nieuwe wegen weer extra verkeer aantrekken, is een argument dat ook Rijkswaterstaat in deze MER herhaaldelijk hanteert, bijvoorbeeld als argument voor de verbreding van de A27 en de knooppunten tussen Lunetten en Rijnsweerd. Kortom: hier overheerst het korte termijndenken en de cirkelredenering.
 - **Utrecht**
 - In Utrecht was rond de gemeenteraadsverkiezingen veel trammelant rond de aanleg van de *Spoorlaan*. Hier probeerde men luchtverontreiniging te verplaatsen om de pieken eruit te halen. Door de aanleg van de weg zouden bepaalde plekken minder luchtverontreiniging krijgen, maar bij de weg zou juist meer luchtverontreiniging ontstaan. De verontreiniging blijft hetzelfde, maar wordt meer gelijkmatig uitgesmeerd.
 - *In Utrecht is de wethouder voor verkeer en vervoer tevens verantwoordelijk voor de luchtkwaliteit.* Dit is een recept voor belangenverstrengeling. Luchtkwaliteit zou onder gezondheid moeten vallen.
 - In Utrecht was in 2009 ook een *schandaal rond het meten van de luchtkwaliteit* in opdracht van het college. De SP heeft dit nagemeten samen met een onderzoeksbureau, en de *belangrijkste uitkomst was dat de NO2 waarden bij het busstation 2 x zo hoog lagen, boven de 100 microgram!* In ieder geval was duidelijk dat de luchtkwaliteit in Utrecht op veel plaatsen behoorlijk slecht was¹.
 - Dieselbussen zijn dus een grote bron van vervuiling, maar desondanks heeft de BRU 144 *nieuwe dieselbussen* besteld². Ook de GVVU heeft de laatste jaren alleen dieselbussen aangeschaft en de LPG-bussen die er nog zijn, worden langzaam door diesel vervangen. Dit ondanks een tegengestelde suggestie in het NSL, versie 2008.
- Gevolg:
- ***De luchtkwaliteit wordt veel te rooskleurig ingeschat.***

¹ Zie voor beide rapporten:

Rapportage Utrecht Luchtkwaliteit 2007

<http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/lucht/Rapportage%20Luchtkwaliteit%20Utrecht%202007.pdf>

Rapport Stop schoonrekenen, 2009

<http://utrecht.sp.nl/weblog/2009/09/27/stop-het-schoonrekenen/>

² Memo Bestuur Regio Utrecht 9 januari 2009

1.2 Wat kan of moet er anders?

1. Er moet een **cumulatieve MER** komen voor de gevolgen van alle wegprojecten rondom Utrecht samen, vanaf nu tot 2020 en daarna. Wat zijn de consequenties voor verkeerstoename, ruimtegebruik, luchtkwaliteit, natuur, geluid, gezondheid, filevorming en knelpunten, samen. Dit geldt voor OWN en HWN tezamen. Voor het OWN dient een daarvoor geschikt rekenmodel gebruikt te worden. Uitgangspunt dient te zijn: metingen in de huidige situatie, nl 2010-2011. Voor geluidsberekeningen dienen ook nieuwe spoorwegen en trams meegerekend te worden. Het spoedproject dient te worden stopgezet en in deze cumulatieve meting te worden meegenomen.
2. Er moet een **tweede referentiesituatie** worden opgesteld *zonder extra asfalt, waarin wordt uitgegaan van de huidige situatie plus verwachte groei* ten gevolge van vastgestelde ruimtelijke projecten *tot 2015*. **Eventueel nog een derde** waarin ook geplande ruimtelijke ontwikkelingen in planfase tot 2020 worden meegenomen, maar zonder asfalt. Zo'n vergelijking maakt ook duidelijk wat de milieueffecten zijn van de aannames voor 2020.
3. Luchtkwaliteit en geluid moeten allereerst worden **gemeten, niet alleen berekend**, en wel door een onafhankelijke instantie. De effecten van ALU en NSL dienen regelmatig door –voldoende – metingen te worden gecontroleerd. Er mag niet worden uitgemiddeld, resultaten moeten per plek zichtbaar zijn.

2. Er is alle aanleiding te veronderstellen dat de berekeningen voor de verkeerseffecten op het OWN niet kloppen, dus ook de berekeningen niet die daarvan afhankelijk zijn.

In noot 1 onderaan pagina 12 van Hoofdstuk 1 wordt gemeld dat het gebruikte rekenmodel voor verkeersintensiteit en reistijd ontwikkeld is voor het HWN. De uitkomsten voor het OWN zouden daarom minder nauwkeurig zijn, slechts indicatief. Op diverse punten in het Hoofdrapport worden tussen neus en lippen door ook zulke meldingen gedaan.

Dit is niet acceptabel. Er wordt niet duidelijk gemaakt hoe groot de afwijkingen kunnen zijn. De luchtkwaliteit en geluidsoverlast is nu al op veel plaatsen erg slecht. Het totaaleffect van de verkeerstoename op OWN en HWN dient goed in beeld te worden gebracht. Voor Lunetten geldt dit zeer direct: wij worden omringd door A27, A12 en Waterlinieweg en hebben daarnaast diverse provinciale wegen binnen direct bereik, nl. de Koningsweg (N411), de Laagravenseweg (N408) en de Houtenseweg (N409).

De toename van luchtvervuiling, geluid, ongevallen door extra verkeer op het stedelijk en provinciaal wegennet wordt niet op een betrouwbare manier meegenomen in de MER. Dit moet alsnog gebeuren.

3. Mitigerende maatregelen

Het weglaten van mitigerende maatregelen in fase 1 leidt tot een onjuist beeld. Deze maatregelen zouden bij het ene alternatief wel eens veel beter mogelijk kunnen zijn dan bij het andere, respectievelijk veel goedkoper kunnen zijn dan bij het andere. Mitigerende maatregelen horen ook bij het kostenplaatje en dienen dus in het totaal van de begroting meegenomen te worden. Dan moet je wel weten wat kan en niet kan. Kortom, voor een goede afweging kun je ze niet zomaar als “detail” aan de kant schuiven.

Er moet een beschrijving komen van alle varianten (ook KvU) inclusief mitigerende maatregelen, voordat er een voorkeursalternatief wordt vastgesteld. Ten tweede zou de automatische koppeling tussen mitigerende maatregelen en een asfaltalternatief moeten worden losgelaten. In de huidige situatie zijn ze al hard nodig: zo zijn bijv. de geluidsschermen rondom Lunetten op veel plaatsen kapot en is er in Amelisweerd helemaal geen geluidsscherm. En waarom zouden mitigerende maatregelen niet gekoppeld kunnen worden aan De Kracht van Utrecht?

4. De alternatieven: wat doet wel en niet mee en hoe terecht is dat?

Allerlei alternatieven worden al in een vroeg stadium afgeserveerd, zonder dat de argumentatie overtuigend is – zie hoofdstuk Verkeer. Hier alleen een aantal opmerkingen over de **(on)geldigheid van de argumenten voor de afwijzing van de Kracht van Utrecht**. Deze variant wordt al in fase 1b afgeserveerd met als argument dat de knelpunten niet allemaal worden opgelost Dit is niet te verkopen als je het resultaat ziet van de varianten die wel onderzocht worden in de tabel op p. 14 Achtergrondrapport: West en Oost houden een groot knelpunt over, West heeft zelfs meer knelpunten dan de referentiesituatie! Verder heeft KvU nota bene de minste voertuigverliesuren en naar verwachting veel minder negatieve milieueffecten. Ook de financiële redenen die worden opgevoerd in het hoofdrapport, zijn zeer dubieus. De varianten die wel worden onderzocht zijn allemaal duurder dan het budget. Het combi-alternatief komt zelfs op 3,6 miljard. Bovendien hebben de Oostvarianten een groot technisch probleem bij de Bak van Amelisweerd, met 30 tot 50 procent mogelijke kostenoverschrijding (het hoofdrapport is niet consequent in de cijfers). De risico's zijn groot. Wat er mis kan gaan bij niet-bewezen technologie, bewijzen de metro-aanleg in Amsterdam (verzakking huizen) en in Keulen (instorting gemeentearchief). In zo'n geval kunnen de kosten wel eens verdubbelen of verdriedubbelen, om het over de maatschappelijke gevolgen maar niet te hebben!

Het vermoeden rijst dat KvU voornamelijk om politieke redenen wordt afgeserveerd, omdat er al vóór de MER een keuze is gemaakt voor asfalt. Het doel van een MER is echter om de verkeers- en milieuconsequenties van de varianten **onbevooroordeeld** naast elkaar te zetten, om zo een betere keus te kunnen maken.

Wij vinden dan ook dat de Kracht van Utrecht alsnog serieus en volledig moet worden meegenomen in de MER-rapportage, zoals gevraagd door de motie in de Tweede Kamer.

Dit kan heel goed een onderzoek worden naar het echte MMA: Referentiesituatie zonder extra asfalt (zie boven), Kracht van Utrecht, verkeersgeleidingsmaatregelen (zie hoofdstuk 3 Verkeer van deze reactie), mitigerende maatregelen. Daarnaast een vergelijking met de referentiesituatie met extra asfalt.

5. Prijsbeleid niet serieus meegenomen

Ook prijsbeleid wordt niet serieus meegenomen in de MER. Als tegengeluid tegen de vooroordelen en de angst voor kiezersverlies, het volgende.

Er is een **recente dissertatie** verschenen over het draagvlak voor prijsbeleid. Citaat persbericht: 'Prijsbeleid wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Bij het publiek stuit deze maatregel echter op veel weerstand. Psychologe Geertje Schuitema ontdekte *dat het draagvlak aanzienlijk toeneemt als mensen meer doordrongen raken van de positieve gevolgen voor zichzelf*

of de maatschappij. Schuitema: "Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren."

Het persbericht beschrijft verder *dat een proef met prijsbeleid in Stockholm door bewoners uiteindelijk positief wordt ervaren en na een referendum wordt voortgezet.* Reden: files nemen sterk af, parkeerproblemen worden opgelost, de uitstoot vermindert sterk en de kosten blijken minder dan verwacht. *Ook in Londen zijn positieve resultaten.*

Kortom: waarom in Nederland geen proeven uitvoeren met daarna een referendum?

Het prijsbeleid dient alsnog serieus te worden meegenomen in de MER.

Zie de volgende links:

http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129_Schuitema

Zie ook: dissertatie Priceless policies : factors influencing the acceptability of transport pricing policies

<http://dissertations.ub.rug.nl/faculties/ppsw/2010/g.schuitema/>

6. Trechtersvormige besluitvorming, in combinatie met globale tekentafelmodellen

Er liggen een aantal varianten op tafel die niet meer zijn dan globale tekentafelontwerpen. Wat een en ander precies voor ruimtelijke effecten heeft, is nog helemaal niet duidelijk. Toch is die precieze ruimtelijke invulling heel belangrijk voor de keuze van het alternatief. Hoeveel ruimte kost bijvoorbeeld de bypassvariant in Amelisweerd of op de Uithof? Hoeveel "hoogbouw" en fly-overs komen er uiteindelijk aan te pas, bijv. in knooppunt Lunetten en bij de A28 ter hoogte van Sportpark Olympus? Wat voor mitigerende maatregelen zijn er wel en niet mogelijk? Verder is er een groot technisch probleem met erg veel risico in de bak van Amelisweerd, waar nog geen oplossing voor is. *Kortom: veel is nog onduidelijk en toch wordt er al voor een voorkeursvariant gekozen. Is er eenmaal gekozen, dan kan men niet meer terugschakelen naar een andere oplossing, want de trein raast voort. Ook als de gekozen oplossing in de uitwerking hoogst ongewenste effecten heeft.*

Kortom: de varianten, plus de weggelaten varianten (zie punt 5 en andere hoofdstukken) moeten eerst beter worden uitgewerkt en onderzocht alvorens een keus gemaakt kan worden.

7. De Nomonorm als uitgangspunt

De Nomonorm is een zeer discutabel uitgangspunt. Een paar minuten tijdwinst voor automobilisten die in de file zitten, wordt afgezet tegen de luchtverontreiniging en geluidsoverlast voor mensen die langs de snelweg wonen en daar vele uren per dag aanwezig zijn. Dit staat in geen verhouding tot elkaar. Verder mag er kennelijk wel getornd worden aan de normen voor lucht en geluid, maar wordt de Nomonorm tot wet van Meden en Perzen verheven.

Hoofdstuk 3 + 4 – Verkeer en verkeersveiligheid

De belangrijkste zwaktes in opzet en inhoud van de delen over verkeer en verkeersveiligheid, liggen in het ontbreken in de beschouwde alternatieven van aanvullende verkeersmaatregelen die voor het milieu gunstig zijn, alsmede in het veel te gemakkelijk afvallen van alternatieven die wél aantrekkelijk zijn voor het milieu. Voordat alternatieven afvallen of voordat er binnen alternatieven uitgegaan wordt van extra asfalt, mag een nadere analyse worden verwacht.

1. Om te beginnen met het **te gemakkelijk afvallen van alternatieven**: de enige doorslaggevende factor in de selectie van alternatieven in (onder meer) fase 1b lijkt de Nomo-factor. Veel minder wordt er gekeken naar:

- de totale vermindering van verliesuren (en waarom zijn die minder belangrijk?)
- een gedeeltelijke oplossing van knelpunten (maar met minder negatieve effecten voor het milieu),
- dan wel een oplossing waarvan te verwachten is dat negatieve effecten gemakkelijker te mitigeren ofwel te matigen zijn.

Zo worden de **alternatieven De Kracht van Utrecht (KvU) en OV+++** veel te eenvoudig terzijde geschoven op basis van een zeer voorlopige kostenschattning en het niet geheel op norm brengen van de Nomo-factor. En dat terwijl deze alternatieven naar verwachting veel minder schadelijke milieueffecten met zich zullen meebrengen dan de asfaltalternatieven. Van een MER mag je verwachten dat oplossend vermogen en milieueffecten meer in samenhang afgewogen worden. Van een project van deze omvang en impact mag toch best een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt worden.

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

Wat kosten betreft is de goedkoopste keus op den duur spreekwoordelijke duurkoop vanwege de vele te verwachten negatieve invloeden op de gezondheid van de ruim 10.000 inwoners van Lunetten, overige bewoners in de nabijheid van de weg niet meegerekend. Denk aan longaandoeningen van kinderen die opgroeien onder de rook van de snelweg en volwassenen die slecht functioneren door voortdurende overbelasting door geluidsoverlast (slaapgebrek) en blootstelling aan luchtvervuiling. Zieke mensen zijn niet alleen duur door de directe kosten van gezondheidszorg maar ook door economisch verlies vanwege hun verminderde economische productiviteit.

Ook de subvariant van *sorteren in de knopen*, waarbij de bak niet wordt verbreed maar er wel meer rijstroken in worden aangelegd, wordt te snel aan de kant geschoven met een beroep op Europese normen. Nadere uitleg hiervan is op zijn plaats, net als nader

onderzoek naar optimalisatie van de bestaande bak door er zoveel uit te halen als erin zit: dan maar wat minder rijstroken, waardoor de subvariant misschien iets minder oplossend vermogen heeft maar wel een eind in de goede richting komt.

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

Overigens kost Oost-met sorteren voor de knopen heel veel breedte. Er staat veelzeggend bij dat de 2x2 parallelweg met voorgesorteerd verkeer 'zo strak mogelijk' zal worden gebundeld met de bak met 2x5 (en die wordt toch verbreed! - zie Hoofdrapport, pag 58 bovenaan). Dit betekent dat er geen strook van 20 meter van Amelisweerd afgaat, maar een **strook van 50 of 100 meter. ALARM!**

2. Met *het ontbreken van voor het milieu aantrekkelijke aanvullende verkeersmaatregelen* bedoelen wij, dat in de verschillende asfaltalternatieven geen aanvullende verkeersgeleidingsmaatregelen worden afgewogen, zoals dynamische snelheidslimieten, 100 procent pakkanssystemen (bij snelheidsovertreding) en betere informatievoorziening. Dit terwijl toch verwacht kan worden dat de vertraging door het huidige weven daarmee aanzienlijk kan worden beperkt. Weven wordt immers aangemerkt als een doorslaggevende oorzaak van de vertraging van het verkeer. Zo zou een variant met alleen deze maatregelen wellicht al een deeloplossing bieden, met minimale investering en weinig effecten op het milieu.

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

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

Hoofdstuk 5 – Geluid

1. Uitgangspunten in het rapport direct relevant voor geluid

*De uitgangspunten van het geluidshoofdstuk gaan ten onrechte voorbij aan het feit dat mobiliteit geen vanzelfsprekend recht is van iedereen als dit ten koste gaat van de gezondheid van burgers. Naast de in de MER gepresenteerde alternatieven zijn er andere alternatieven die tot een lagere geluidsbelasting kunnen leiden, zoals een combinatie van hoogwaardig openbaar vervoer en een beperktere uitbreiding van het wegennet. Daarnaast is het beprijsen van automobiliteit, bijvoorbeeld via de kilometerheffing of een spitsvignet (denk aan London) bewezen effectief en toch is het hier niet meegenomen. Dat momenteel de politieke wil ontbreekt om andere alternatieven te overwegen, mag geen reden zijn om deze alternatieven niet door te rekenen. Dat is immers een korte-termijn-benadering van een probleem dat om een lange-termijn-benadering (namelijk een **duurzame oplossing**) vraagt. De alternatieven in deze MER mogen geen politiek gekleurde afweging geven.*

In het MER rapport worden de volgende *uitgangspunten* gehanteerd die bepalend zijn voor de interpretatie van de uitkomsten van de berekeningen:

- Het autoverkeer zal groeien, mede door verbreding van wegen rondom Utrecht.
- Daarom moet daarvoor rond de stad Utrecht ruim baan worden gemaakt.
- De verkeersdoorstroming wordt tot kernargument verheven bij de keuze voor varianten.
- Problemen zoals geluidhinder mogen in elk geval niet groter worden.

De wens om automobiliteit ruim baan te geven en te toetsen aan de reistijdfactoren genoemd in de Nota Mobiliteit (NoMa), sorteert al voor op oplossingen die vooral deze problemen (op papier) oplossen. Pas daarna worden de overige belangen getoetst, waarbij al bij voorbaat de *wenselijkheid van toenemende automobiliteit* voorop staat.

Feit is dat de geluidshinder in alle gepresenteerde varianten toeneemt, en dat de wijk Lunetten in de toekomst *nog meer dan nu al het geval is, geslachtofferd wordt op het altaar van de automobiliteit*. Over de consequenties van de extra geluidshinder is een brede discussie hard nodig, en daarbij moeten de uitgangspunten voor deze MER worden heroverwogen. De inwoners van Lunetten – en van heel de stad Utrecht! – hebben recht op een heldere presentatie van de consequenties wat betreft geluidhinder. Deze effecten zijn namelijk dermate ingrijpend dat we niet kunnen afwachten of de toename in overlast eventueel teniet gedaan kan worden door compenserende (mitigerende) maatregelen. Laat Lunetten niet stikken!

Een combinatie van prijsbeleid en hoogwaardig alternatief (openbaar) vervoer zal het verkeer minder doen toenemen. Hierdoor hoeven minder wegen worden aangelegd en dit zal leiden tot een veel geringere toename van de geluidsbelasting dan de hier gepresenteerde (zie ook blz. 14 van de samenvatting). In 2009 besloten de bevoegde gezagen dat de voorkeursrichtingen alleen uitgewerkt dienen te worden voor de hier genoemde alternatieven. Hierbij gingen ze voorbij aan het feit dat er voor de geluidsbelasting van Lunetten veel gunstiger alternatieven beschikbaar zijn.

2. Referentiesituatie geluid

*De referentiesituatie is bijzonder ingewikkeld. Onduidelijk is de invloed op de conclusies van de studie. **In Lunetten ervaren veel inwoners de heersende geluidsbelasting nu al als bijzonder storend.** Waarom wordt niet de (nu al onacceptabele) situatie van 2010 als referentie genomen, met als eis dat de nieuwe situatie verbetering moet opleveren?*

De referentiesituatie 2020 voor de impact voor geluid in dit rapport is amper te doorgronden. De vragen die dit oproept, moeten beantwoord worden. De inwoners van Lunetten willen waarborgen dat de geluidsoverlast niet nog verder zal toenemen. De situatie is namelijk nu al zo slecht dat hij in geen geval tot norm mag worden verheven.

- Betekent de referentiesituatie 2020 zoals in het rapport geschetst al meer geluidsoverlast in Lunetten dan anno 2010? Ook dan geldt: deze mag in geen geval als norm genomen worden

- Neemt de referentiesituatie (en nemen de hier genoemde alternatieven) ook de toename van verkeer op alle aangrenzende wegen mee, dus niet alleen de rijkswegen? En op de spoorlijnen rondom Lunetten? Inmiddels wordt hard gewerkt aan de spoorwegverdubbeling op de lijn Utrecht – Den Bosch die langs Lunetten voert. De referentiesituatie gaat uit van toenemende verkeersstromen, inclusief de al geplande verbredingen zoals de spitsstroken van de A27. Daar is nog niet bij opgeteld de geluidsoverlast door overige infrastructuur in de Lunetten-driehoek, zoals de Waterlinieweg en de spoorverbredingen. Gezien de ligging van Lunetten is het onacceptabel dat dit wordt weggelaten in de berekeningen.

3) Gehanteerde normen

*De toetsing aan gehanteerde normen en aantallen geluidsbelaste woningen laat zien **dat voor alle varianten het aantal geluidsbelaste woningen stijgt**, vooral in de 'Oost'-variant. Dit betekent dat het afgesproken politieke uitgangspunt (dat 7 van de 12 Utrechtse partijen ondertekenden) niet wordt gehaald: namelijk dat in Lunetten het geluid niet mag toenemen als gevolg van de wegwitbreiding. Omdat er met geen woord wordt gerept over de haalbaarheid en kosten van maatregelen die de veroorzaakte extra overlast kunnen compenseren, kunnen de gepresenteerde alternatieven slechts gekenmerkt worden als **'kiezen tussen vier kwaden'**.*

In het hoofdstuk Geluid wordt gewerkt met grenswaarden en maximaal toegestane geluidsbelasting. Onduidelijk is welke norm in Lunetten zal gelden. De tabel op blz. 107 geeft de grenswaarden en maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) van de Wet geluidhinder. De MTG voor woningen in stedelijk gebied is 63 dB. In de erop volgende tabel is de MTG voor woningen gestegen tot 68 dB, terwijl de tekst stelt dat de MTG niet mag worden overschreden door aanpassing van de weg. Waarom de MTG nu tot 68 dB is opgerekt is onduidelijk.

*De volgende **vragen** dringen zich daarom op:*

- Waarom wordt een situatie die in 2010 al als 'slecht' wordt beoordeeld niet meegewogen, en waarom wordt deze getoetst aan de waardes op blz. 108 en niet die van blz. 107?

- Waarom hanteert de overheid hier als bovengrens het zogeheten 'stand-still' principe en streeft zij niet naar verbetering van de huidige situatie?

- Waarom worden er geen varianten gepresenteerd op basis van 'best available technology' (zie de passage over SWUNG op blz. 109) en worden die aan de normen getoetst? De huidige MER blijft hangen in het rekenen aan bestaande, verouderde technologie en biedt de inwoners van Lunetten geen garantie op verbetering of zelfs maar handhaving van de huidige situatie.

Opstapeling van geluidsbelasting

De gepresenteerde resultaten in de MER tonen dat er totaal geen rekening gehouden met de opstapeling van geluidsbelasting in Lunetten.

In de wetenschap is het al jaren gebruikelijk om cumulatieve effecten niet weg te redeneren; denk aan innemen van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd, blootstelling aan schadelijke stoffen op het werk, via voeding of cosmetica. Vanuit het voorzorgsprincipe dat de overheid hanteert, moet dit onverkort ook gelden voor geluidsoverlast. Dit is van bijzonder belang voor de wijk Lunetten omdat deze aan alle kanten wordt ingesloten door wegen en een spoorweg.

Het is daarom ook absoluut niet acceptabel dat de te verwachten toename van bijvoorbeeld lokaal verkeer niet wordt meegewogen in de MER-berekeningen.

Ook hier moet een essentiële vraag worden beantwoord:

- *Wat is de werkelijk te verwachten geluidsbelasting in Lunetten door alle verkeertoename op verkeerswegen en spoorlijnen ten opzichte van de huidige situatie in 2010, en voldoet deze aan alle normen?*

Hoofdstukken 6 en 7: Luchtkwaliteit en gezondheid

De parameters luchtkwaliteit en gezondheid zijn dermate sterk aan elkaar verbonden en causaal gerelateerd dat scheiding als onlogisch wordt ervaren. Vandaar dat we ze hier samen behandelen.

1. De meetmethode voor luchtkwaliteit deugt niet

- *Waar wordt gemeten?* De jaargemiddelde concentraties PM10 en NO2 worden op een aantal plaatsen bij het HWN gemeten, vermeld in de tabel op p.124. Er is geen enkele locatie in Lunetten bij, terwijl hier 2 snelwegen omheen lopen. Men gaat er gemakshalve van uit dat wat elders gemeten wordt, hier geldig is. **Er zouden diverse meetpunten in één wijk moeten zijn, als uitgangspunt voor de berekening.**
- *Hoe ver van de snelweg wordt gemeten?* Op 50 m., maar er zijn vele locaties die op veel kortere afstand van de snelweg liggen en die dus een veel hogere belasting zullen hebben. Bijvoorbeeld: sportparken, bepaalde wegen in Voordorp en Rijnsweerd. **Bovendien, als de variant sorteren in de knopen wordt uitgevoerd, komen de huizen in Lunetten ook binnen die 50 meter afstand te liggen! In dat geval deugt de berekening nog veel minder. De luchtkwaliteit op korte afstand van de snelweg telt kennelijk helemaal niet mee in de berekeningen.** Dit roept grote vragen op. Waarom is dit zo? Heeft dit iets te maken met de mogelijkheden op meetgebied? **In ieder geval geldt hier dat de feitelijke werkelijkheid zich moet aanpassen aan de meetmethode i.p.v. andersom.** Ook roept dit de vraag op of er dan misschien een resultaat ontstaat dat politiek ongewenst is, of financieel moeilijk te compenseren.
- *Het resultaat wordt uitgemiddeld over een groot gebied. Daardoor kan het zo zijn dat er een volkomen vertekend beeld ontstaat in de tabellen.* Bijv. op pag. 127: bij sorteren in de knopen neemt de emissie PM10 toe met 2%. Dit lijkt misschien niet zoveel als je het spreidt (hoewel het in absolute getallen toch 2,44 ton is). Maar als die 2% toename vooral op één plaats zit, wordt het een heel ander verhaal.

Kortom: er moet eerst op veel meer plaatsen worden gemeten, en ook binnen de 50 m afstand, voordat er maar een klein beetje een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit kan ontstaan.

2. Wat zijn nu eigenlijk gevoelige bestemmingen?

1. Een van de toetsingscriteria is het aantal gevoelige bestemmingen binnen 300 of 1000 meter: ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen, crèches. Dit criterium gaat uit van groepen mensen die extra gevoelig zijn voor fijnstof en NO2, namelijk zieken, ouderen, kinderen. Maar: kinderen *wonen* niet in scholen en crèches, zieken wonen niet in ziekenhuizen en ouderen wonen maar voor een deel in verpleeghuizen.
Kortom: wil je de gevoelige bestemmingen onderzoeken, dan moet je in ieder geval de toename van het aantal woningen binnen 300 en 1000 m. als criterium nemen.
2. Dit wordt extra wrang, als je bedenkt dat de wijken langs de A27 gebouwd zijn als gezinswijken, met eengezinswoningen en kinderspeelplekken, zoals Voordorp en Lunetten. Ook in Overvecht langs de NRU, en in Hoograven langs de A12 zijn veel kinderen en in Rijnsweerd staan eveneens veel eengezinswoningen. Lunetten is een

kinderrijke wijk waar alle huizen gebouwd zijn rond binnenterreinen met kinderspeelplaatsen. Daarnaast zijn er diverse *kinderspeelplaatsen* in het park, *een kinderboerderij en een bouwspeeltuin*. Ook dit zijn gevoelige bestemmingen die niet met mitigerende maatregelen zijn af te schermen. Gevoelige bestemmingen zijn niet te isoleren tot objecten binnenshuis: het gehele buitenterrein hoort er ook bij.



Park Lunetten- kinderspeelplaats 18-9-2010 19.46 uur. A27 achteraan achter bosjes.

3. *Waar zijn kinderen tijdens het spitsuur?* Meestal niet in scholen en crèches maar thuis; in het park, op de kinderspeelplaatsen, op de sportterreinen die overal langs de A27 liggen en waar tussen 17 en 20.00 uur overal wordt gesport door kinderen.



Voetbal langs de A27, 18.45 uur

4. Mensen die sporten zijn ook extra gevoelig, vanwege hogere inspanning. *Langs het hele traject van de A27 liggen overal sportvelden, vaak pal tegen de snelweg met een minimale buffer. Ook wordt er zeer veel hardgelopen in Amelisweerd, Parken Lunetten en het jaagpad van de Kromme Rijn. Dit zijn dus ook gevoelige objecten.*

Conclusie: Het kan enig nut hebben om ziekenhuizen, scholen etc. apart te scoren, maar eigenlijk zijn gevoelige bestemmingen niet te isoleren. Isolatie is een kunstgreep die weinig met de feitelijke werkelijkheid te maken heeft. Alle woningen en het omringende groen zijn gevoelige bestemmingen, want daar houden gevoelige groepen zich op. De MER dient dus hiervan uit te gaan.

3. De normen zijn discutabel

De normen voor fijnstof en NO₂ gaan uit van volwassenen die niet bijzonder gevoelig zijn. Zieken en ouderen vallen daarbuiten en kinderen vormen nog een hele aparte categorie, vanwege hun veel lagere lichaamsgewicht. Bij giftigheid gaat men vaak uit van giftigheid per kg lichaamsgewicht. Dat zal in dit geval niet veel anders zijn. Een kind van 3 kg weegt 20 x zo weinig als een volwassene van 60 kg. Baby's en ongeboren kinderen zijn nog veel gevoeliger.

Kortom: de normen dienen afgestemd te zijn op de gevoeligste groepen in plaats van op de sterkste groepen.



Park De Koppel achter kinderboerderij. Achter het kind het begroeide talud van de snelweg.

4. De toename van het aantal woningen binnen 300 en 1000 m.: ernstige fout in tabel

In deze berekening zitten fouten en onzorgvuldigheden.

1. Merkwaardig is dat in de verschillende onderzoeksfasen verschillende getallen worden genoemd voor het aantal woningen binnen 300 en 1000 m van de snelweg in de referentiesituatie. Wat is hiervan de oorzaak?

<i>Fase 1a</i>	<i>300m.</i>	<i>1000m.</i>
p.136	12.800	87.800
<i>Fase 1b</i>		
p.138	12.100	86.000
<i>Fase 1c</i>		
p.144	14.120	80.213

2. In de tabel op p.144 en op p.15 worden voor de referentiesituatie absolute getallen genoemd en voor de verschillende varianten percentages. Dit suggereert dat bij de varianten de toename in aantal huizen is weergegeven, in percentages t.o.v. de referentiesituatie. Dit is echter volstrekt onjuist, blijkt uit de toelichting. **De percentages geven de groei weer tegenover het totale aantal woningen in het onderzochte gebied, dus helemaal niet t.o.v. de referentiesituatie. Maar dat was niet wat onderzocht moest worden.** De tabel is dus onjuist. Voor een juiste tabel, zie hieronder. Hiervoor moet ik teruggrijpen op fase 1a, omdat alleen daar absolute getallen worden gegeven:

	Referentie 2020	Halve ring absoluut	Halve ring, toename absoluut	Halve ring, toename percentage tov referentie	Volle ring absoluut	Volle ring, toename absoluut	Volle ring, toename percentage tov referentie
Aantal woningen 300m	12.800	12.900	100	0,78%	17.400	4.600	35,94%
Aantal woningen 1000m	87.800	88.600	800	0,91%	104.700	16.900	19,25%

	Referentie 2020	Sorteren absoluut	Sorteren, toename absoluut	Sorteren, toename percentage tov referentie	Spreiden absoluut	Spreiden, toename absoluut	Spreiden, toename percentage tov referentie
Aantal woningen 300m	12.800	22.700	9.900	77,34%	21.800	9.000	70,31%
Aantal woningen 1000m	87.800	113.500	25.700	29,27%	113.600	25.800	29,38%

De toename voor de variant sorteren is gemarkeerd, omdat in de MER sterk naar deze variant toe wordt geschreven. Hier valt op dat zowel de toename in percentages als in absolute getallen zeer groot is. Ook valt op dat zowel absolute getallen als percentages moeten worden weergegeven, omdat anders vertekening plaatsvindt. Een percentage van 29,27% lijkt veel minder dan dat van 77,34%, maar is in absolute getallen veel groter. Voor de berekening in fase 1c zijn niet genoeg gegevens beschikbaar. Dit dient alsnog te gebeuren. Maar de cijfers zijn duidelijk genoeg om de volgende conclusie te kunnen trekken.

Conclusie: de toename van het aantal woningen binnen de 300m en 1000m zone voor de variant sorteren is schrikbarend hoog. Deze toename is absoluut onacceptabel, mede gezien het feit dat kinderen, zieken en ouderen allereerst in woningen leven en niet in zgn. "gevoelige objecten". De toename van het aantal woningen t.o.v. de referentiesituatie dient alsnog opgenomen te worden in de verzameltabellen, zowel de korte als de volledige, omdat dit een zeer belangrijk gezondheids criterium is.

5. Gezonder door meer bewegen: hoe verhoudt zich dit overheidsprogramma tot verbrede snelwegen, knooppuntuitbreidingen etc.?

Overal langs de A27, de knooppunten, de A12 en de Waterlinieweg wordt gesport en hardgelopen. Niet alleen in de sportparken die zich overal aaneenrijgen langs de A27, maar ook in de natuurgebieden, parken en "niet geregistreerd" groen. De overheid voert een programma om het bewegen te bevorderen, omdat de helft van de Nederlanders te weinig beweegt en dit een negatief effect heeft op de gezondheid. Dit programma heet "30 minuten bewegen". **Gezond bewegen kan alleen in een gezonde omgeving. Maar op dit moment is de luchtkwaliteit in de parken, landschappen en sportterreinen al heel slecht. Door snelweg- en knooppuntuitbreidingen zal de vieze lucht en de**

herrie alleen maar toenemen (zie vervolg). Hoe gezond is sporten eigenlijk nog – kun je het maar niet beter laten?



Hardloper die over de Koppeldijk richting de A12 rent, Park De Koppel, 24-9-2010

6. De grens van 60 decibel bij geluid

De grens van 60 decibel wordt getrokken omdat uit onderzoek is gebleken dat daarbij hart- en vaatziekten kunnen ontstaan. Dit lijkt als criterium genomen te zijn omdat er toevallig onderzoek over bekend is. Maar in de brochure “Geluid luistert nauw” geeft Rijkswaterstaat zelf al aan dat 10% van de omwonenden al hinder ondervindt bij 48 decibel. Het lijkt zeer reëel dat er ook al gezondheidseffecten ontstaan bij een veel lagere belasting, bijvoorbeeld als gevolg van slapeloosheid.

7. De 1000 meter contour:

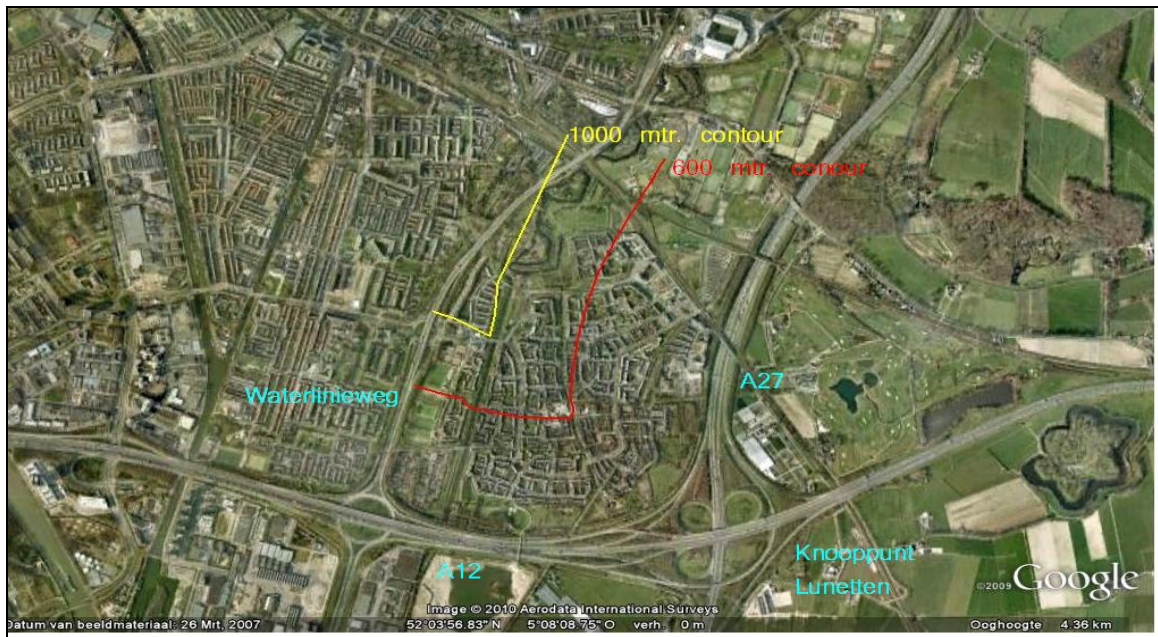
Volgens de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten valt Lunetten grotendeels binnen de 1-km-zone. Wij vinden dit een zware onderschatting, ondanks dat een zeer klein deel van de wijk buiten deze contour ligt, maar wél langs de Waterlinieweg. (zie kaartje):

1. Deze weg met vier rijstroken is onderdeel van de stedelijke ringweg en vervult een belangrijke functie als toe- en afleidende weg van de A12 en A28. De toegestane

maximum snelheid is 70 km/u. In de praktijk echter wordt hier veel harder gereden. De beheerder treedt, vanuit een kosten/baten analyse, pas handhavend op wanneer de snelheid van 86 km/u wordt overschreden. Reden waarom in het Actieplan luchtkwaliteit Utrecht is opgenomen om de inrichting van de weg aan te passen zodat de automobilist eerder geneigd is om uit eigen beweging, zich te houden aan het regime van 70 km/u.

2. De Waterlinieweg is gelegen op een 5 meter hoog talud (NAP +7.00 mtr., Lunetten NAP +2.00 mtr, bron: Actueel Hoogtebestand Nederland). Het geluid draagt hierdoor ver over het oorspronkelijk en nog steeds vlakke schootsveld van de Waterlinie, nu Beatrixpark en de sportvelden.
3. De overheersende windrichting is zuidwestelijk. Hiermee levert de Waterlinieweg voor een zeer groot deel van de wijk, naast de wegen van de Ring Utrecht en de spoorwegtrajecten, extra geluidsbelasting en extra luchtverontreiniging op.
4. Evenals bij de Ring Utrecht is ook hier het geluidsscherm aangelegd volgens een model dat niet aan de verwachting voldoet. Bij het (jaren '70) ontwerp is men uitgegaan van de voorspelling dat het autoverkeer zou afnemen omdat het Openbaar Vervoer een stevige impuls zou krijgen. De werkelijkheid is het omgekeerde. Het resultaat is dat de huidige geluidsbescherming ver onder de maat is.

Daarom dringen wij erop aan om in de tweede fase MER als uitgangspunt te nemen dat geheel Lunetten binnen de 1000 meter contour ligt.



De gele lijn geeft de 1000 meter contour aan. Enkel het een driehoek in het noordwesten van de wijk ligt buiten dit gebied, maar grenst echter aan de Waterlinieweg.

8. Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De MER veronderstelt dat door de uitvoering van een groot aantal maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de verslechtering van de luchtkwaliteit compenseert, veroorzaakt door realisatie van projecten zoals de Ring

Utrecht. In de NSL worden IBM (in betekende mate) maatregelen voor Utrecht genoemd enkel op het gebied van woning- en kantoorbouw (voor 70% binnen de al bebouwde omgeving) en uitbreiding van wegen (om de doorstroming van het toenemende verkeer te bevorderen in een poging om de toenemende emissie te verspreiden).

Dit zijn geen maatregelen die daadwerkelijk de luchtkwaliteit verbeteren en geluidsoverlast verminderen. Het tegenovergestelde zal het effect zijn, zoals de MER ook duidelijk laat zien: méér absolute emissie en méér decibellen.

Vanwege de absolute toename van de belasting op het leefmilieu, niet alleen in Utrecht-Lunetten maar ook elders in Nederland, is uitbreiding van de wegen onacceptabel. Om het mogelijk te maken dat een groot aantal mensen gelijktijdig in een kort tijdbestek binnen een fysiek beperkt oppervlak kan reizen bestaan andere, betere mogelijkheden dan de automobilititeit.

9. Cumulatieve blootstelling

In de MER worden de twee trajecten A27 en A12 in de modellen afzonderlijk berekend, conform de daarvoor geldende handleiding. Lunetten ligt als het ware in de oksel van deze twee snelwegen. De effecten van de beide trajecten betreffen hetzelfde beperkte geografisch gebied. Beide wegen hebben hun negatieve invloed op de wijk Lunetten.

Ongeacht welke variant in de 2^{de} fase MER onderzocht gaat worden: het is realistisch om de effecten op de woonwijk van zowel de emissie als de geluidsbelasting van beide wegen alsook het knooppunt Lunetten als één geheel te onderzoeken, dus beide trajecten als één traject te beschouwen. Daarbij dient dan ook de Waterlinieweg meegenomen te worden.

10. De gevolgen van verkeersintensiteit

De MER laat zien dat men weliswaar de verwachting heeft dat normen in het algemeen niet worden overschreden na de uitvoer van een van de varianten. Dit wil echter niet zeggen, zo wordt terecht opgemerkt, dat de veranderingen geen verslechtering kunnen inhouden.

De aanname van het bevoegd gezag is dat bij het uitblijven van maatregelen op de ring de luchtkwaliteit afneemt en dat doorstroming nodig is om een te zware verontreiniging te voorkomen. Een vlotte doorstroming gaat gepaard met een hogere snelheid. Het voornemen is een regime van 100 km/u.. Een reden voor uitbreiding van de wegcapaciteit is onder meer de toename van de verkeersintensiteit. De aanname is dat door deze toename op termijn de gewenste norm (NOMO) niet wordt gehaald.

In de MER (zie pag. 142) wordt beschreven welke effecten de toename van verkeersintensiteit heeft:

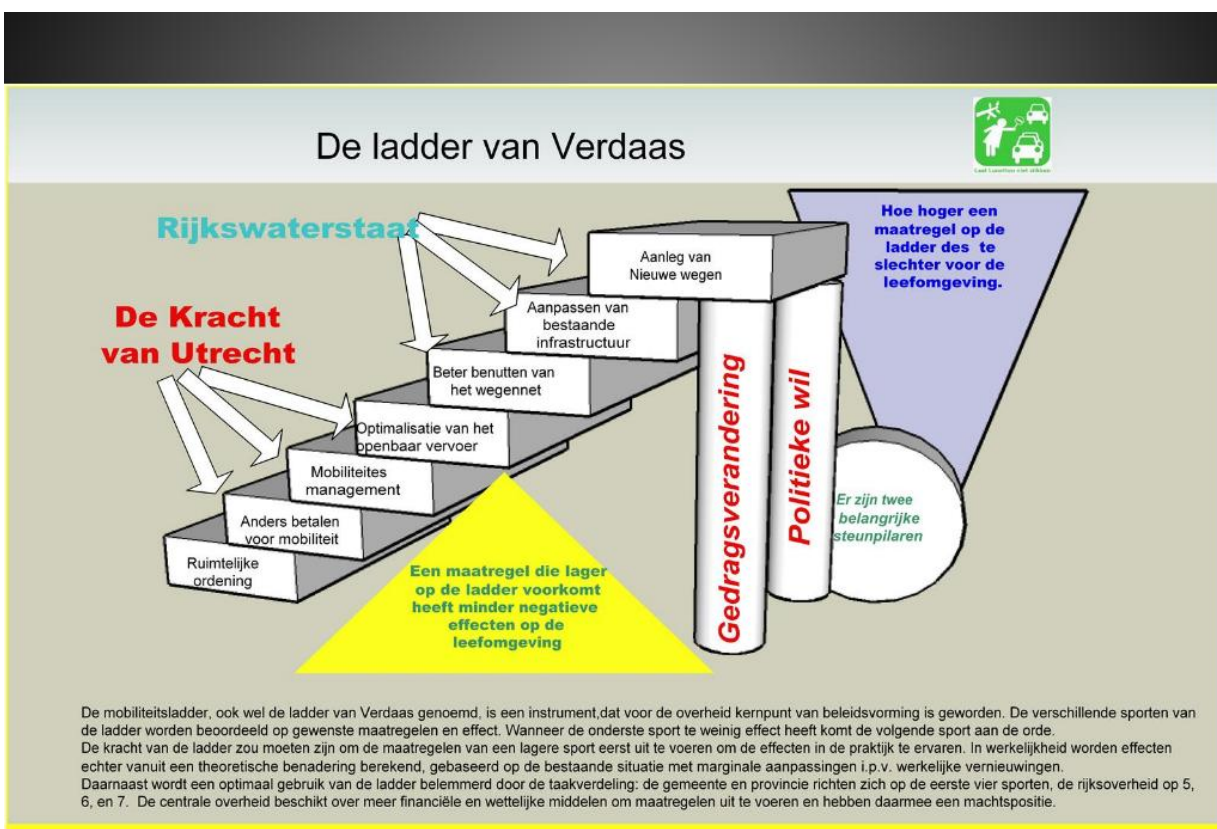
1. Toename van verkeersintensiteit op een bepaald traject leidt tot een slechtere luchtkwaliteit en vice versa.
2. Verhoging van de maximum snelheid op een traject leidt tot meer brandstofverbruik dus meer emissies en daarmee een slechtere luchtkwaliteit en vice versa.
3. Geluidsbelasting wordt voornamelijk door bandengeruis veroorzaakt.
4. Hogere snelheden leiden tot een toename van bandengeruis en meer geluidsbelasting.
5. Hogere verkeersintensiteit leidt tot een toename van bandengeruis en meer geluidsbelasting.

Feitelijk wordt hier gezegd dat doorstroming van het verkeer geen oplossing is voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en een afname van de geluidsoverlast.

Wij zijn van mening dat dit juist redenen zijn om niet te investeren in uitbreiding van de wegcapaciteit, de laatste trede op de Ladder van Verdaas, **juist vanwege de negatieve effecten.**

Investeren in maatregelen genoemd bij de eerste vier treden hebben het effect van: beter voorkomen dan genezen. Deze maatregelen hebben het kenmerk dat zij duidelijk een minder negatief effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving.

Wederom: alternatieven als OV+++ en de KvU komen weer in beeld!



Voor grotere versie, zie bijlage

10. Technische ontwikkelingen

In de MER hebben voorspellingen een kwalitatieve waarde: "dit omdat het voorspelde schoner worden van de voertuigen (wel) een positief effect zal hebben" (pag. 122). U begrijpt dat Lunetten met voorspellingen geen goede ervaringen heeft, zoals de niet afdoende werkende geluidsmuur rondom de wijk vanwege onjuiste voorspellingen, en derhalve dergelijke vermoede ontwikkelingen wantrouwt.

Voorspellen is niet meer dan wensdenken en reikt niet verder dan de werkelijkheid van een fictie. Het is onverantwoord om (grote) ingrepen in een leefomgeving te initiëren op basis van een schijnwerkelijkheid.

11. Mitigerende maatregelen

Het bevoegd gezag koppelt het nemen van mitigerende maatregelen aan de aanleg en reconstructie van (hoofd)verkeerswegen.

In de Geluidsnota van de Gemeente Utrecht staat: “overdrachtsmaatregelen worden (daarom) alleen onderzocht en afgewogen bij de aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, (...) de reconstructie van hoofdverkeerswegen, (...) bij geluidsgevoelige bestemmingen.”

Dit heeft tot gevolg dat veranderingen in de loop der tijd, in dit geval een toename van de geluidshinder geen reden is om de maatregelen bij te stellen. Hierdoor worden inmiddels in geheel Lunetten de normen overschreden, waarbij de Ring Utrecht verreweg het grootste aandeel heeft.

Wij doen een klemmend beroep op het bevoegd gezag om in de 2^{de} fase MER mitigerende maatregelen op te nemen ook zónder uitbreiding of reconstructie van de Ring Utrecht. Het feit dat nu al de normen worden overschreden is op zich al dé reden om overdrachtsmaatregelen aan te passen aan de actualiteit.

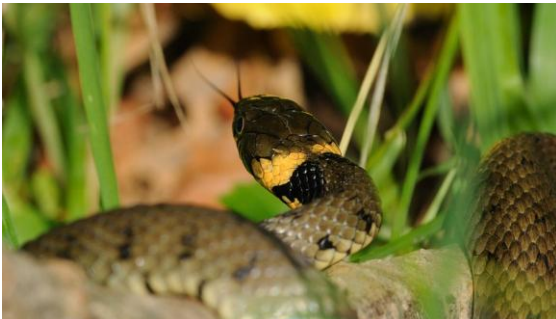
Voor de wijk Lunetten is de kwaliteit van mitigerende maatregelen van levensbelang. **Wij verwachten dat in de 2^{de} fase MER een combinatie van een breed scala aan maatregelen wordt onderzocht, zonder dat daaraan vooraf beperkingen worden gesteld. Wij denken aan geluidsschermen, vormen van overkapping, ZOAB asfalt, snelheidsbeperking, dive-unders in plaats van fly-overs.**

12. Kwalitatieve analyse: het park van Lunetten

In Hoofdstuk 7 over Gezondheid wordt een kwalitatieve analyse gegeven van diverse aspecten waaronder natuur. Voor recreatie stelt de MER als maatgevende factor het extra ruimtebeslag van een ingreep op een locatie waar sprake is van recreatie (sportvelden, volkstuinten, objecten met bezoekersfunctie).

Voor landschap is de maatgevende factor het extra ruimtebeslag op een locatie waar sprake is van nationale landschappen, waardevolle terreinen en identiteit.

De identiteit van Lunetten is het vele aanwezige groen waarvan grote delen oorspronkelijk cultuurlandschap zijn, vooral in Park de Koppel. Voor veel bewoners is dit de reden om in Lunetten te wonen. *Zoals in de bijlage is aangegeven* worden juist de struwelen op het talud van de geluidsmuur intensief bevolkt door allerlei dieren.



De maker van deze foto schreef er dit bij: “De lisdoden zijn we snel vergeten toen we een ringslang zagen – een hele meter lang uitgestrekt op een vrij liggende tak - die heerlijk lag te zonnen. Dat is toch heerlijk bijzonder in een stadspark. Gelukkig staat deze waarneming niet op zich. Er staan inmiddels ook op meerdere plekken orchideeën. En in de winter

zochten niet alleen ijsvogels, maar ook een waterral naar voedsel. Dit brengt me er toe de zelfbeheerders te complimenteren dat hun vorm van beheer absoluut zijn vruchten afwerpt.”

Dieren in Lunetten: op zaterdag 18 september 2010 is deze foto van de ringslang in Lunetten genomen.

In het park bevinden zich speelterreinen voor kinderen, een volkstuintencomplex, sportvelden en een kinderboerderij. **Het is hét uitloopegebied voor de bewoners van de wijk.**

Als het park geheel of gedeeltelijk moet verdwijnen om ruimte te maken voor de snelweg, heeft dit ook grote consequenties voor de gezondheid. De groenbuffer is dan weg, en huizen komen direct aan de snelweg te liggen, m.a.w. **in de 50 meter zone** waar de luchtkwaliteit niet gemeten wordt en waar het geluid het sterkst is.

Kortom: het park mag niet worden aangetast, ook om gezondheidsredenen!

Hoofdstuk 8 Natuur

Het hoofdstuk Natuur bevat een inventarisatie van plannen en regels en een aantal inventarisatiegegevens. Maar de beschrijving van effecten is op voorhand toegespitst op een beperkt aantal gebieden, zoals Amelisweerd. Daardoor ontbreekt een goed beeld van de effecten op andere gebieden.

Zo worden de waarden in het stedelijk groen vrijwel geheel over het hoofd gezien. Er is niets over opgenomen in de knelpuntenanalyse. De MER bevat wel een afbeelding van het Groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, maar benoemt niet het daarin vastgelegde beleid voor natuur en aanduidingen voor het groen in Lunetten, waaronder de ecologische verbindingen.

Wij willen dat alsnog alle effecten op de natuur in en om de stad worden vastgesteld en dat de knelpunten en dat duidelijk wordt waar de knelpunten bij de diverse varianten ontstaan.

Verdere opmerkingen en vragen:

- De MER noemt als omgevingsdoelstelling: de aantasting van natuur voorkomen, beperken of compenseren. Alle aspecten van natuur worden door de behandelde alternatieven echter negatief beïnvloed.
- Er wordt gesteld dat de zwaar beschermde soorten (waaronder reptielen, amfibieën, vleermuizen) hun biotoop niet bij de snelweg zouden hebben. Deze dieren zijn echter herhaaldelijk in heel Lunetten en ook in park De Koppel (bij en langs de snelweg) waargenomen. Verbreding van de snelweg zou dan ook negatieve effecten hebben op deze soorten. De MER neemt echter aan dat de effecten op zwaar beschermde soorten (toetsingscriterium soortbescherming) groter zijn wanneer alternatieven nieuwe verbindingen in zich hebben. Het is de vraag of deze aanname terecht is.
- Wat is het verschil tussen beide toetsingscriteria voor geluid?
- De resultaten worden weergegeven als gemiddelden voor heel Utrecht, waardoor het onduidelijk blijft wat de gevolgen voor de wijk Lunetten zijn. Bijvoorbeeld: 2 procent toename geluidsbelast oppervlak voor geheel Utrecht kan zeer ingrijpend voor Lunetten zijn als die 2 procent geheel in de wijk komt te liggen.
- De negatieve effecten op de aantasting van de EHS (p. 167) worden afgedaan met de opmerking dat er mogelijkheden bestaan tot mitigeren of compenseren. Beschikt Rijkswaterstaat over een instrument waarmee natuurmaatregelen in de vorm van mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden vastgesteld? Hoe effectief zijn deze maatregelen voor de verschillende soorten?
- Waar worden de effecten op milieukwaliteit (vervuiling etc.) genoemd?
- Is dit enorm ingrijpende, kostbare project nog nodig als Nederland steeds verder vergrijsst?
- Voor verschillende onderdelen heeft nog geen specifiek uitgebreid onderzoek plaatsgevonden (grondwaterstromingen, stikstofdepositie, soortbescherming). Hoe kan dan toch een goede afweging betreffende natuur worden gemaakt?

Meenemen in de volgende MER-fase:

Versterken van de relaties met de omgeving. Doel: de relaties met de omliggende gebieden wordt versterkt door de realisatie van functionele verbindingzones zodat ook voor matig mobiele soorten de uitwisseling van individuen mogelijk wordt.

Zie ook Bijlage voor natuurwaarden in Lunetten.

Hoofdstuk 9 – Bodem en water

In **Hoofdstuk 9** wordt gesteld dat de alternatieven een gering effect op de waterkwaliteit zullen hebben. Het is onduidelijk hoe tot deze conclusie is gekomen. Er wordt verwezen naar de Kaderrichtlijn Water waaraan voldaan moet worden. Maar zowel de chemische als ecologische kwaliteit en de verwachte effecten daarop worden nergens besproken.

Hoofdstuk 9 scoort hiermee onder de maat.

Hoofdstuk 10 – Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Dit hoofdstuk schetst een abstract en onvolledig beeld van de landschappelijke en recreatieve betekenis van de zuidoostkant van de stad Utrecht.

Zo ontbreken in de paragraaf over beleid en regelgeving voor een afweging belangrijke overheidsplannen: de Agenda Vitaal Platteland, het Landinrichtingsplan Groenraven Oost, de gebiedsuitwerkingen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en het Groenstructuurplan van de gemeente Utrecht.

De MER (achtergronddocument, paragraaf 10.2 beoordelingscriteria) zegt vrijwel niets over de betekenis van het stedelijk groen voor leefbaarheid, landschap en recreatie en over het daarvoor geldende rijks- en regionale beleid. De MER vermeldt slechts de betekenis van verder van de stad gelegen onderdelen van de Nationale Landschappen. Dat klemmt des te meer omdat belangrijke groengebieden juist in de buurt van de snelwegen liggen.

Park de Koppel

Door de wegverbreding kan een fors deel van park De Koppel verloren gaan. Dit staat haaks op de idealen uit de tijd toen Lunetten gebouwd werd. Destijds is bewust ervoor gekozen om de oude landschapselementen te behouden en zo de leefbaarheid te vergroten en de wijk zijn eigen identiteit te geven. Het ging hierbij onder meer om de forten, de Oud-Wulvenbroekwetering, boomgroepen, het Inundatiekanaal en de bestaande wegen Rijndijk, Houtensepad, Oude Liesbosweg en Koppeldijk. *Meer info hierover is te lezen in Brinkman M. 2004. Lunetten. Geschiedenis van een Utrechtse nieuwbouwwijk. Stichting De Plantage, 159 pp.*

Wij doen een nadrukkelijke oproep de functies en waarden van het stedelijk en regionaal groen in en om de stad, en met name in Lunetten, in de MER volledig te presenteren (ook op kaart) en te beoordelen.

Groenraven Oost

In de MER paragraaf 10.1 ontbreekt het Landinrichtingsplan Groenraven Oost. Op basis van het rijksbeleid voor landschap en recreatie (Recreatie om de stad) zijn grote investeringen gedaan in Groenraven Oost, op basis van een veelomvattend landinrichtingsplan. Dat geldt met name voor de gebieden direct langs de snelwegen rond Fort Vechten en in Laagraven Oost. In dit gebied liggen de net opgeleverde natuur- en zwemplassen.

De MER hoort (gekwantificeerd en op kaart) een beeld te geven van doorsnijding en verstoring van natuur, en doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen. Voor Groenraven Oost, en in het bijzonder Laagraven Oost zal dit alsnog moeten gebeuren om de effecten en knelpunten te kunnen beoordelen.

Bovenregionaal belang

In Paragraaf 10.1 ontbreekt de Agenda Vitaal Platteland (2004). Daarin staat het vigerende rijksbeleid voor landschap, groen en recreatie. De prioriteit voor ontwikkeling van bovenregionaal groen ligt in een aantal gebieden van bovenregionaal belang zoals Groenraven Oost en Noorderpark.

Daarnaast ontbreken de uitwerkingsplannen voor de Kraag van Utrecht, Lunetten, Rhijnauwen-Vechten, en Linieland, en de grote landschappelijke impuls vanuit de Nota Ruimte middelen (€ 45 miljoen) met zwaartepunten bij Fort Vechten (Nationaal Liniecentrum!), een nieuwe fietsbrug bij de Plofsluis, inclusief het omringende en landschap en bijbehorende verbindingen.

Een update van de MER met het groenbeleid van het Rijk en de uitwerkingsplannen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan de Zuidoostkant van Utrecht is absoluut noodzakelijk om een reëel beeld te krijgen van de effecten op landschap, groen en recreatiegebieden, en in het bijzonder op de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

(Zie ook Bijlage bij Hst 10.)

Hoofdstuk 12 - Ruimtelijke ontwikkeling

In de presentatie van de ruimtelijk opgave (§ 12.3 achtergrondrapport) ontbreekt een integrale afweging.

De groei van woonkernen, bedrijfsterreinen en andere voorzieningen, ook in de verdere toekomst (bijvoorbeeld voor de A12-zone) wordt als vertrekpunt gepresenteerd.

Daarmee is een extra groeiende mobiliteitsbehoefte al ingebakken. Omdat de OV-alternatieven op voorhand zijn uitgesloten, is de behoefte aan nieuwe en verbrede snelwegen vanzelf verzekerd. **Een dergelijke cirkelredenering zou geen vertrekpunt mogen zijn voor ruimtelijke kwaliteit.**

De gepresenteerde mogelijkheden voor passages voor voetgangers en fietsers doen hier niets aan af. De slechte situatie van de ruimtelijke kwaliteit is een gevolg van eerdere versnippering. Het opheffen daarvan is buitengewoon noodzakelijk, maar moet niet afhankelijk worden gemaakt van wegenvarianten die alle slecht scoren op omgevingskwaliteit. Het verbeteren van deze verbindingen zou ook gepresenteerd moeten worden als een deel van de oplossing van de verkeersproblemen.

Aangegeven wordt (§ 12.4 achtergrondrapport) dat verbreding van de A27 de mogelijkheid oplevert om met overkluizen de grote schade aan het landschap van twintig jaar geleden zo goed mogelijk te herstellen. Een kleine overkluizing, ten koste van meer bomen, levert echter nauwelijks meer ruimtelijke kwaliteit op. De MER geeft aan dat het effect van deze “goede inpassing” wordt verkregen als de zone tussen de A27 en de Waterlinieweg wordt herontwikkeld. Onduidelijk is waar deze herontwikkeling uit zou moeten bestaan.

Het verdiepen van de Waterlinieweg is een voorwaarde om zonder onaanvaardbare milieuhinder de weg op te waarderen. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de hinder voor omliggende wijken vermindert en de ruimtelijke inpassing verbetert als het wegprofiel en de hoogteligging wordt aangepast. Onderbouwing hiervoor ontbreekt.

Ook wordt voorbijgegaan aan de toename van het autoverkeer en daarmee verhoging van uitstoot en vergroting geluidsbelasting, als gevolg van de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). De suggestie van ondertunneling is in tegenspraak met de functie die de gemeente Utrecht aan deze weg gaat geven (ALU).

In de Oostelijke varianten (§ 12.5 achtergrondrapport) is maar voor een deel de mogelijkheid opgenomen van een overkluizing van 250 meter. Volstrekt onduidelijk is waar deze moet komen en voor welke negatieve effecten die een oplossing vormt. Wij vinden het terecht dat de MER de noodzaak aangeeft van het herstellen van de stad-landrelaties bij Ameliseerd, en rekening houdt met Fort 't Hemeltje. De grootste klap dreigt echter niet daar, maar in de wijk Lunetten te vallen. Daar worden zowel de ruimtelijke kwaliteit van de parken als de woongebieden zwaar aangetast.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk in alle oostelijke varianten overkluizing/ondertunneling mee te nemen over het hele traject vanaf knooppunt Lunetten tot en met Amelisweerd, en die nader te onderzoeken op effecten en mogelijkheden.

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en inpassing van de varianten OV+++ en KvU zijn niet onderzocht. Daarmee kunnen deze varianten niet goed vergeleken worden met de andere varianten. Ook zijn combinaties met andere varianten niet onderzocht.

Wij zouden het logisch vinden om de varianten OV+++ en KvU gecombineerd volwaardig te onderzoeken. Bij een eventuele restopgave kunnen andere alternatieven mogelijk anders oplossingen bieden.

De A12-studie wordt eenzijdig geciteerd. De tekst suggereert dat het hier slechts gaat om effecten op wonen en vervoer. Juist waar de effecten van de wegeaanpassingen groot kunnen zijn, ter hoogte van Lunetten en Laagraven-Oost, geeft de A12-studie aan dat het evenzeer gaat om groene kwaliteit: de bedoeling is dat er een groene corridor komt die de verbinding legt tussen de Hollandse Waterlinie en het Groene Hart. De Nieuwe Hollandse Waterlinie moet zichtbaar en bereikbaar worden vanuit de stad, het stedelijke milieu moet direct aan het open cultuurhistorische landschap grenzen. Dat zijn voor de MER relevante uitspraken.

Hoofdstuk 13 - Techniek

Het onderzoek in deze MER is met vooropgezet plan uitgevoerd:

1. Om te beginnen wordt de Kracht van Utrecht al helemaal niet in de technische beoordeling meegenomen.
2. Vervolgens wordt geprobeerd de minimale variant (optimalisatie bestaande bak), waarvan helder is dat die potentieel tot de minste overlast voor onze wijk zal leiden, af te serveren:
 - Er wordt voor gekozen om binnen deze variant de rijstroken te verbreden aan het uiteinde aan de bak, precies waar de folie aan de bak zit (een 'categorie 3' ingreep extra) in plaats van dat verbreden verderop te doen, zodat de folie niet beïnvloed wordt.
 - De variant 'optimalisatie' wordt ingeleid met de zin 'De uitvoering van deze subvariant is technisch complex', terwijl de variant 'Oost, sorteren voor de knooppunten, verbreden bak' ingeleid wordt met de zin 'Het verbreden van de bak zelf heeft een beperkte complexiteit (proven technology).' Deze laatste variant blijkt uit de gegevens wel een 'uiterst hoog' uitvoeringsrisico te hebben met vijf 'categorie 3' ingrepen, tegen een 'zeer hoog' voor de 'optimalisatie bestaande bak' en drie 'categorie 3' ingrepen.
 - Tot slot wordt de '**optimalisatie bestaande bak' afgeserveerd** met het argument dat de A27 hier onderdeel uitmaakt van de E30 (van Cork in Ierland naar Moskou). Europese regels zouden minimale breedte van rijstroken en aanwezigheid van vluchtstroken vereisen. Dit is echt onzin. De betreffende norm maakt – ook voor autosnelwegen – uitzonderingen, onder meer voor wegen die door 'urbanized areas' gaan. (Zie noot hieronder). Alle E-wegen in Europa hebben – vaak bij steden – situaties waarvoor deze uitzonderingen zijn bedoeld. Tussen Hoek van Holland en Den Haag maakt de N211, merendeels een autoweg van 80km/uur, deel uit van dezelfde E30 (zie foto). Tussen Poeldijk en Monster geldt op deze E30/N211 zelfs 60 km/uur (naast deze tweebaansweg is er dan ook geen vluchtstrook, maar gras en een fietspad). Het ligt dus voor de hand om de A27 lokaal om te vormen tot een autoweg met dynamische snelheid en gebruik te maken van de uitzonderingen die de normen toestaan. Dat maakt het mogelijk om het **maximale** aantal stroken in de **bestaande** bak te leggen. Dat is pas een scenario dat staat voor 'optimalisatie bestaande bak'.

Gevolg van de presentatie zoals die in deze MER is gedaan, is dat de voordelen van een snelle en goedkope uitvoering met relatief weinig overlast (en weinig kosten!), vervallen. Deze variant wordt daardoor complex en overlastgevend. Als het reduceren van technische complexiteit en minimaliseren van de overlast (waar deze variant goed op kan scoren) leidend zijn in het maken van detailkeuzes bij deze variant, komt deze als beste uit de bus.

Conclusie:

Deze fase MER moet opnieuw worden gedaan, waarbij *ten eerste* de **Kracht van Utrecht** volledig moet worden meegenomen, en *ten tweede* de detailkeuzes voor de **variant 'optimalisatie'** zodanig gemaakt moeten worden dat deze variant ook in zijn volle potentie meegenomen wordt en dus op zijn merites beoordeeld kan worden:

1. zodanig 'lean' uitvoeren dat dit met zo min mogelijk overlast gerealiseerd kan worden;
2. de uitzonderingen in de Europese normen toepassen;
3. pas daar verbreden waar dit de folie niet raakt.

Noot: Er staat in de betreffende norm

(<http://www.unece.org/trans/doc/2002/sc1agr/TRANS-SC1-AC5-2002-03e.pdf>) bij punt III.3.2 "The shoulder can be taken to comprise a stabilized or paved section and a grass or gravel verge. The recommended minimum width of shoulders is a range from 2.50 m for ordinary roads to 3.25 m for motorways. On difficult sections of mountainous terrain and on sections crossing intensively urbanized areas, and also on sections equipped with acceleration or deceleration lanes the width of shoulder can be reduced. On motorways, the shoulders should **normally** include a continuous stopping strip (emergency stopping strip) of at least 2.50 m (3 m if heavy vehicle traffic so justifies), stabilized and paved so as to permit stopping. On ordinary roads, the provision of stabilized lateral strips of at least 0.7 m width, clearly differentiated from the carriageway, is **recommended**."

Foto: de E30 zonder vluchtstrook, met overstekende voetgangers.



Hoofdstuk 14 – Kosten

De hoogte van het beschikbare budget is 1,2 miljard Euro – maar geen van de alternatieven (in fase 1c) blijft binnen dit budget. Dat is dus een probleem, zeker als je bedenkt dat de meeste grote infrastructurele werken van de afgelopen jaren uiteindelijk ruim boven de begroting uitkwamen.

De aanpassingen in de twee oost-varianten zijn in fase 1b als de financieel aantrekkelijkste varianten gezien en verder uitgewerkt. De andere alternatieven (west en combi) zijn niet verder uitgewerkt – dat maakt vergelijkingen moeilijk, want je weet niet of verder uitgewerkte west- of combivarianten duurder of goedkoper zouden uitwerken.

Alternatieven van KvU en OV+++

Maar nog ingewikkelder zijn voor wat betreft de kosten, de vergelijkingen met de openbaar vervoer-alternatieven van KvU en OV+++. De opstellers van het MER zeggen geen reële kosten voor deze alternatieven te kunnen opnemen en alleen kwalitatieve vergelijkingen te kunnen maken – problematisch. Openbaar vervoer kosten/batenposten kunnen kennelijk minder goed in een model gevangen worden en bovendien worden de kosten over verschillende 'lokets' verdeeld (zoals BRU, NS, rijksoverheid). Desondanks meent het MER dat de OV-opties veel duurder zullen zijn. Met name KvU zou veel duurder zijn – daarbij worden de bedragen 1,4 mld voor het tangentiële netwerk en de 3,9 mld voor een spoorverbinding naar Breda genoemd. Samen met nog aanvullende kosten komt dat op ruim 6 mld., veruit duurder dan alle andere doorgerekende alternatieven.

Tegenwerpingen zijn: 1. een spoorlijn naar Breda dient toch hoogstens beperkt ten laste van de regio Utrecht te moeten komen. 2. Een fatsoenlijke uitwerking van de kosten/batenanalyse van het openbaar vervoer en enige modelering daarvan ontbreekt.

Dat de schrijvers het KvU-pakket niet zien zitten en vooringenomen zijn, blijkt uit de conclusie: 'Het pakket gaat uit van geheel nieuwe OV-verbindingen. Omdat deze lijnen vooralsnog weinig reizigers trekken zijn de kosten voor exploitatie extra hoog.' Daarmee krijgt KvU geen eerlijke kans, terwijl de *ladder van Verdaas* toch iets anders voorstaat.

Hoofdstuk 14 op detail:

De kostenvergelijking (tabel blz 240 bovenaan, § 14.4 onder Onderbouwing) is onleesbaar. Onduidelijk is welke totalen er staan, waarom de bijdrage van 20% opgeteld wordt bij de investeringskosten, in plaats er vanaf getrokken. De bouwkosten voor de 'optimalisatie bestaande bak variant' kunnen veel lager uitkomen als deze variant geoptimaliseerd wordt; zie commentaar bij hoofdstuk 13.

F - Bijlagen

Bijlage 1:

Leefomgeving in geding door crisis

Uitgegeven: 14 september 2010 21:08

AMSTERDAM - De kwaliteit van de leefomgeving staat door de economische crisis onder druk. Dat stelt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het dinsdag gepresenteerde Balans van de Leefomgeving 2010.

© Inertia Stock

Volgens het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte is het moeilijker geld beschikbaar te krijgen voor de ontwikkeling van schone technieken.

Als investeringen in stedelijke ontwikkeling en in natuur en landschap teruglopen door bezuinigingen, dan zet dit zowel de leefbaarheid in de steden als de kwaliteit van natuur en landschap onder druk, aldus het PBL.

Het is daarom cruciaal op 'een slimme, doelmatige manier succesvol beleid' voort te zetten.

Maatregelen

De afgelopen twintig jaar is volgens het planbureau de kwaliteit van de leefomgeving sterk verbeterd, mede dankzij het gevoerde overheidsbeleid.

"Lucht en oppervlaktewater zijn schoner geworden, de steden zijn aantrekkelijker om te wonen en de natuur krijgt meer ruimte."

Toch zijn er volgens het planbureau nog altijd grote problemen, zoals de klimaatverandering en de teruglopende bereikbaarheid van vooral de Randstad.

"Om het tij te keren zijn gerichte beleidsmaatregelen nodig. Dit zal een belangrijke opgave zijn voor het nieuwe kabinet."

Rekeningrijden

Het planbureau denkt hierbij bijvoorbeeld aan een vorm van rekeningrijden. Dat is in de ogen van het PBL 'de meest doelmatige manier om te zorgen voor minder files en tegelijkertijd voor een schoner milieu'.

Balans van de Leefomgeving 2010 is de eerste editie van een integrale studie die het planbureau voortaan elke twee jaar uitbrengt.

Bijlage 2:

Diverse berichten

Luchtkwaliteit. GGD-Utrecht laat het afweten

Luchtkwaliteit is primair van belang voor de gezondheid. Opvallend is nu dat de wethouder die volksgezondheid in zijn portefeuille heeft, in Utrecht is dat Victor Everhardt (D'66), niet de wethouder is die verantwoordelijk is voor het luchtkwaliteitsbeleid. Opvallend is bovendien dat de GGD in Utrecht het wat luchtkwaliteit betreft volledig laat afweten. De GGD in Amsterdam en de provinciale GGD's zijn zeer actief, de GGD in Utrecht houdt zich echter in het geheel niet met luchtkwaliteit bezig.

In Utrecht wordt luchtkwaliteit beschouwd tot het domein te behoren van de wethouder voor verkeer en vervoer, Frits Lintmeijer (GroenLinks), en de afdeling die er zich mee bezighoudt is de afdeling Bereikbaarheid en luchtkwaliteit. En het is deze afdeling aan wie het meten van de luchtverontreiniging wordt toevertrouwd. Ook bij vorige colleges viel de luchtkwaliteit onder de wethouder van verkeer en vervoer. Dat is de belangrijkste reden waarom luchtkwaliteitsbeleid in Utrecht nooit van de grond is gekomen en waarom Utrecht tot op heden geen effectieve maatregelen heeft genomen om de luchtverontreiniging te bestrijden.

Het rapport *Milieueffecten Wegverkeer* (Algemene Rekenkamer, 2009) geeft als belangrijke oorzaak voor het traag op gang komen van luchtkwaliteitsbeleid in Nederland het uitblijven van ingrijpende maatregelen om het aantal autokilometers terug te dringen (blz. 6). Het gunstige effect van het schoner worden van motoren wordt meer dan volledig teniet gedaan door het negatieve effect van de groei van het aantal vrachtwagen- en autokilometers. Prioriteit nr. 1 in Nederland lijkt steeds meer te zijn: meer asfalt en meer parkeergarages om de groeiende automobilititeit te verwerken. Een verbetering van de luchtkwaliteit zit er daarom niet in.

Het domste wat je kunt doen als je de luchtkwaliteit wilt verbeteren, is de verantwoordelijkheid daarvoor te leggen bij ambtenaren wier taak en grootste zorg het is de bereikbaarheid te bevorderen, want bereikbaarheid is gewoon een ander woord voor automobilititeit. Vraag iemand van de afdeling verkeer en vervoer wat er gedaan moet worden om de luchtverontreiniging terug te dringen en hij zal antwoorden: meer rijstroken, bredere wegen en kruispunten met meer capaciteit. Ambtenaren waarvan de werkgelegenheid afhankelijk is van de groei van het autoverkeer, daarvan kan je niet verwachten dat zij zich inzetten voor vermindering van het autoverkeer.

Conclusie: als je de luchtverontreiniging werkelijk wilt terugdringen, breng de zorg (en het meten!) dan onder bij de afdeling en de wethouder volksgezondheid. (Mail, Kees van Oosten, 8 september 2010)

OV magazine over regionaal vervoer in Utrecht

Utrecht wil de achterstand op het gebied van regionaal vervoer met spoed inlopen. Wethouder Lintmeijer (Groen Links) vertelt in OV Magazine aflevering 5 waarom in de regio Utrecht gekozen moet worden voor landelijke aanpak en waarom hij prioriteit geeft aan een tramnetwerk. In het artikel over bezuinigingen bij de overheid worden enkele consequenties voor het openbaar vervoer aangekaart, bijvoorbeeld het ontbreken van geld voor innovaties en extra vervoer in Gelderland en Noord-Holland. (OV-Magazine, 7 september 2010)

<http://www.ovmagazine.nl/>

Automobilist bereid om autogebruik aan te passen als positieve gevolgen duidelijk worden gemaakt

Prijsbeleid wordt door economen gezien als één van de meest effectieve vormen om het autogebruik te beïnvloeden. Bij het publiek stuit deze maatregel echter op veel weerstand. Psychologe Geertje Schuitema ontdekte dat het draagvlak aanzienlijk toeneemt als mensen meer doordrongen raken van de positieve gevolgen voor zichzelf of de maatschappij. Schuitema: 'Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen. Als ze maar wel het voordeel ervaren.'

Schuitema promoveert 9 september 2010 aan de Rijksuniversiteit Groningen. (Persbericht Rijksuniversiteit Groningen, 1 september 2010)

http://www.rug.nl/corporate/nieuws/archief/archief2010/persberichten/129_Schuitema

Zie ook: dissertatie Priceless policies : factors influencing the acceptability of transport pricing policies

<http://dissertations.ub.rug.nl/faculties/ppsw/2010/g.schuitema/>

Lokale wegen en MER

Bij aanleg of aanpassing van (lokale) wegen is meestal een milieueffectrapport (MER) nodig. In de factsheet wordt beschreven welke aspecten in het MER vooral aandacht vragen en hoe valkuilen zijn te vermijden. De factsheet is vooral bedoeld voor gemeenten en provincies die met een m.e.r. voor wegaanleg- of aanpassing te maken krijgen. (Commissie voor de Milieueffectrapportage Nieuws, 7 september 2010)

http://docs1.eia.nl/cms/nieuws/Factsheet_14_Lokale_wegen_webversie.pdf

Kluit belazeren: 'Schone bussen'

Moeten we het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, versie 2008) geloven dan is de gemeente Utrecht al heel ver in het schoner maken van bussen. Om dat aannemelijk te maken wordt de aanschaf genoemd van LPG-bussen (het zou gaan om 30% van het wagenpark van het stedelijk vervoersbedrijf). De suggestie wordt gewekt dat de gemeente met de aanschaf van de LPG-bussen een trend heeft gezet. De maatregel is ook opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit 2006, waarmee gesuggereerd wordt dat in 2006 de aanschaf van LPG-bussen werd overwogen.

Nu de feiten. De aanschaf van LPG-bussen dateert van 1997, 1998, 2000. Nadien zijn uitsluitend dieselbussen (Van Hool) besteld: 29 in 2004, 17 in 2006 en 32 in 2007. De laatste 32 waren afdankertjes van de Zuidtangent (Amsterdam) en waren op dat moment 7 jaar oud. En er is geen sprake van dat de gemeente na 2000 ook maar overwogen heeft nog meer LPG-bussen aan te schaffen.

De gemeente heeft de opstellers van het NSL niet gemeld dat het Bestuur Regio Utrecht, die de concessies verleent voor het stads- en streekvervoer in Utrecht, in 2008 besloten heeft tot de aanschaf van nog eens 144 dieselbussen. De BRU heeft de keuze in de concessievoorschriften opgenomen en de EURO-normen als uitgangspunt gehanteerd, maar niet dat het aardgasbussen, lpg-bussen of dieselbussen moeten zijn. Recentelijk zijn dus 144 conventionele dieselbussen aangeschaft en de LPG-bussen zullen op termijn ook door deze dieselbussen worden vervangen. Geleidelijk aan zullen namelijk alle bussen van type dieselbussen zijn (Memo Bestuur Regio Utrecht 9 januari 2009).

Kortom, de gemeente heeft de opstellers van het NSL misleidende informatie gestuurd en VROM doet geen moeite om de juistheid van de door gemeenten verschaftte gegevens te controleren. Overigens, is het BRU opnieuw bezig concessievoorwaarden vast te stellen. Volgens de schaarse informatie die daarover naar buiten komt staan daar helemaal geen voorwaarden in m.b.t. milieu en luchtkwaliteit. En dat heeft de gemeente vast en zeker ook niet gemeld aan de opstellers van het NSL. (Mail Kees van Oosten, 9 september 2010)

Bijlage 3:

(bij reactie op Hoofdstuk 8 Natuur)

(bron: Natuurlijk Lunetten, integraal groenplan, deel 1 inventarisatie, februari 2003. Uitvoering Bureau H.J.V. van den Bijtel en Stichting Ecologisch Advies, Utrecht)

Lunetten is een gevarieerde wijk met veel groen dat op een natuurlijke manier is aangelegd. Dit heeft zijn weerslag op de natuurwaarden van de wijk. De soortenrijkdom van Lunetten is hoger dan die van veel gebieden in het landelijke gebied en de levensgemeenschappen van bos en struweel, van waterrijke milieus en van grasland (pleksgewijs) zijn goed ontwikkeld.

De rijkdom en waarde van Lunetten blijken ook uit het hoge aantal bedreigde en kwetsbare dieren en planten (**Rode Lijst**-soorten) dat er wordt aangetroffen. Hoewel er op een aantal punten verbeteringen mogelijk zijn, is een van de belangrijkste opgaven voor het beheer van de wijk het handhaven van de huidige kwaliteiten.

De broedvogelbevolking van de groengebieden van Lunetten is goed ontwikkeld (...). Des te opmerkelijker is het dat er in de broedtijd in de wijk vier Rode Lijst-soorten aanwezig zijn (Lina & van Ommering 1996). Rekenen we de soorten uit de bijlage (zie bron, red.) ook mee dan zijn dat er zelfs zeven. Het gaat om de volgende soorten: Torenavalk, Steenuil, Ijsvogel, Groene specht,

Boerenzwaluw, Rietzanger en Kneu. In Lunetten komen de soorten voor in de aangrenzende ruigten en struwelen tegen de snelweg aan. Al met al kan gesteld worden dat Lunetten een rijke broedvogelbevolking met relatief veel bijzondere soorten herbergt. Om deze soorten ook voor de toekomst voor Lunetten te kunnen behouden is het van wezenlijk belang de kwaliteit van de habitats van deze soorten in stand te houden of te verbeteren en waar mogelijk het oppervlak ervan te vergroten. Er zijn in Lunetten 53 soorten broedvogels vastgesteld. Nieuwenhuis & Seure (1998) namen in 1997 in de groengebieden 42 soorten waar (bijlage 6). Aanvullend onderzoek ten behoeve van dit project leverde nog eens elf soorten extra op, waarvan er zich vijf ophielden in de groengebieden, te weten groene specht, ijsvogel, witte kwikstaart, kneu en rietgors. Soortenrijker is de vogelbevolking van de wijkdelen die grenzen aan de grotere groengebieden. Hier doen soorten als zwartkop, pimpelmees en putter hun intrede. Ook boerenzwaluw en huiswaluw zijn geregeld in deze wijkdelen waargenomen, en als er water aanwezig is, soepeend en meerkoet.

Tijdens de inventarisaties zijn in Lunetten:

- 19 soorten libellen waargenomen
- 15 soorten dagvlinders waargenomen
- vier soorten amfibieën voor.
- De aal (**Rode Lijst** in verband met zijn dramatische achteruitgang). Drie exemplaren houden zich op in warme, algenrijke oeverzones van grotere wateren in De Koppel-zuid.
- De waterrijke wijk Lunetten herbergt een gevarieerde libellenfauna.

De waarde van de vegetaties van Lunetten

- Een aantal van de in Lunetten voorkomende vegetaties kunnen zonder meer waardevol worden genoemd. In de eerste plaats dienen in dit verband de bossen en struwelen te worden genoemd, (...) met name de structuur van de randen. Aan de rand van veel bospercelen is sprake van een mooie overgang van opgaand bos naar struweel naar open grasland.
- Ook een deel van de graslandvegetaties van Lunetten is te beschouwen als waardevol.

flora

- In totaal zijn er in Lunetten zo'n driehonderd soorten wilde planten vastgesteld. Van de aangetroffen soorten zijn er drie opgenomen in het voorstel voor een **herziene Rode Lijst van Bedreigde en Kwetsbare Vaatplanten in Nederland** (van der Meijden et al.

2000). Dit zijn kamgras *Cynosurus cristatus*, goudhaver *Trisetum flavescens* en gewone agrimonie *Agrimonia eupatoria*.

Lunetten aan drie zijden omringd wordt door drukke wegen. Deze wegen vormen een grote barrière voor vooral soorten van bossen, graslanden en moerassige milieus die zich lopend of kruipend verplaatsen, en zelfs voor vliegende soorten (sommige vlinders) kunnen deze wegen een barrière vormen. Voor diersoorten die aan water zijn gebonden, worden de verplaatsingsmogelijkheden beperkt doordat alle watergangen die de wateren in Lunetten met de omgeving verbinden, door diepe duikers lopen. Behalve de duikers vormen ook de stuwten die op een aantal plaatsen in de watergangen zijn aangebracht een barrière, in het bijzonder voor stroomopwaartse verplaatsingen.

Om de huidige waarden van Lunetten op peil houden, is het gewenst dat de relaties met de naburige bossen en wateren in het Kromme Rijngebied hersteld of versterkt worden, zodat de populaties in Lunetten kunnen worden aangevuld met individuen van elders. Voor aan bossen en struwelen gebonden soorten is bijvoorbeeld Amelisweerd, dat op nog geen kilometer afstand van Lunetten ligt, maar daarvan gescheiden is door de spoorlijn en de A27, een (...) brongebied.

De belangrijkste verbindingzone in de wijk wordt gevormd door de groenstructuren langs de randen, de opgaande begroeiing en sloten op en aan de voet van het talud van de rijkswegen, park De Koppel en het Beatrixpark (aan deze laatste twee gebieden is in het gemeentelijk beleid de functie van kerngebied toegekend; Oost 1998). Deze gebieden aan de randen van de wijk vormen tezamen een vrijwel aaneengesloten soortenrijke groene gordel, die door een groot aantal soorten gebruikt wordt als leefgebied en door sommige grotere diersoorten als foerageergebied.

Meenemen in de volgende MER-fase:

Versterken van de relaties met de omgeving. Doel: de relaties met de omliggende gebieden wordt versterkt door de realisatie van functionele verbindingzones zodat ook voor matig mobiele soorten de uitwisseling van individuen mogelijk wordt.

Bijlage 4:
(bij reactie Hst 10)

In de MER (Paragraaf 10.1) ontbreekt de Agenda Vitaal Platteland (2004) en de uitwerking in het Meerjarenprogramma 2007-2013. Daarin staat het vigerende rijksbeleid voor landschap, groen en recreatie. Het rijk wil een gezond en wervend woon- en werkklimaat bevorderen, de ruimtelijke variatie en de samenhang tussen stad en land versterken, en de tekorten aan dagrecreatiemogelijkheden terugdringen door aanleg en een betere toegankelijkheid van de groene ruimte voor recreatief gebruik. Daarnaast bevat het het beleid voor het landelijk routenetwerk fietsen.

De prioriteit in het rijksbeleid voor ontwikkeling van bovenregionaal groen ligt in een aantal met name genoemde gebieden van bovenregionaal belang. Voor Utrecht zijn dat Groenraven Oost, Utrecht (West), en Noorderpark.

In de MER zijn de kernkwaliteiten benoemd van het Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals afgeleid uit Panorama Krayenhoff. De betekenis daarvan voor de verschillende deelgebieden van de Linie blijft echter abstract. Daarmee is de MER gedateerd. Het beleid is inmiddels (volgens afspraken in de bestuursovereenkomst NHW uit 2005), uitgewerkt in afzonderlijke programma's en visies voor de enveloppegebieden Kraag van Utrecht, Lunetten, Rijnauwen-Vechten, en Linieland. Wij verwachten dat de MER op de inhoud van deze programma's in zal gaan. Daarnaast ontbreekt in de MER de grote landschappelijke impuls vanuit de Nota Ruimte middelen (€45 miljoen) met een zwaartepunt in dit gebied: het ontwikkelen van Fort Vechten tot Nationaal Liniecentrum, een nieuwe fietsbrug bij de Plofsluis, inclusief het omringende en landschap en bijbehorende verbindingen.