

Aan:
Directie Participatie
o.v.v. Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Amsterdam, 20 juni 2016

Betreft: Zienswijze van de Vereniging Milieudefensie (Amsterdam) op het Ontwerp Tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht

Inleiding

Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (verder OTB) en de Milieueffectrapportage (verder MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. Hierbij maakt de Vereniging Milieudefensie haar zienswijze kenbaar.

In deze zienswijze gaan wij achtereenvolgens in op de volgende punten:

1. De verwachte verkeerseffecten
2. Verkeershinder tijdens de aanleg
3. De invloed van groeiscenario's
4. Maatschappelijk en economische kosten en baten
5. De behoefte aan snelwegcapaciteit
6. Alternatieven in mobiliteitsbeleid
7. Verkeersveiligheid
8. Geluidhinder
9. Luchtkwaliteit
10. Klimaatdoelstellingen
11. Natuur, ecologische hoofdstructuur en cultuurhistorie
12. Groene Verbinding
13. Risico's van bakverbreding
14. Uitvoerbaarheid
15. Nieuwe inzichten in bereikbaarheid

1) Verkeerseffecten

Het taakstellend budget is zo'n 1.1 miljard euro. Gezien deze grote investering is het raadzaam te kijken naar de verkeerskundige effecten van de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12 (de aanpak van de A28 rond knooppunt Rijnsweerd is hier ook onderdeel van). Het OTB spreekt van de Ring Utrecht als draaischijf van Nederland. Opvallend in dit opzicht zijn de verwachte effecten op de snelwegvakken direct aansluitend op de Ring Utrecht. Op het wegvak A27 Lunetten naar Gorinchem verwacht het OTB dat de verbreding van de A27/A12 geen effect heeft; de congestie blijft ongewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 (verwachte verkeerssituatie zonder uitvoering van de planstudie in 2030). Hetzelfde geldt voor het wegvak van de A27 vanaf afslag Bilthoven naar knooppunt Utrecht Noord / afslag Maarssen. Beiden behoren volgens het OTB (p.96) overigens tot het plangebied van de planstudie (resp. Deelgebied 3 en 1). Daarnaast zijn er onderdelen van de Ring Utrecht waar de congestie als gevolg van uitvoering van de planstudie zelfs verergert¹:

¹ MER deelrapport Verkeer, p.107, zie bron
http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/ontwerptracebesluit-A27-A12/4%20-%20deeln%20bij%20het%20MER/Deelrapport%20verkeer.PDF

- De A12 bij knooppunt Oudenrijn richting Den Haag;
- Het weefvak op de westbaan (rangeerbaan) van de A27 in knooppunt Lunetten. Dit korte weefvak wordt in de nieuwe situatie zwaarder belast, waardoor een file ontstaat die terug kan slaan richting de Bak Amelisweerd;
- De hoofdrijbaan van de A27 vanaf de Bak Amelisweerd tot aan knooppunt Lunetten²;
- De A27 tussen afslag Utrecht Noord en knooppunt Rijnsweerd (zuidelijke richting).

Uit het verwachte totaalbeeld van de resterende congestie (geschetst in figuur 8.5 van het MER deelrapport Verkeer, p.106) blijken er in het plangebied veel resterende files te zijn: met name bij knooppunt Oudenrijn en Lunetten, maar ook rond afslag Utrecht Noord op de A27 en op de A27 vanaf knooppunt Lunetten in zuidelijke richting. Het OTB concludeert (p.139):

“De verbeterde doorstroming op het projecttracé betekent niet dat het volledig filevrij zal zijn; de beperking in de afstroom van knooppunt Lunetten leidt tot enige file, de parallelrijbanen van de A12 zullen nog congestie kennen en tussen de toerit Veemarkt en knooppunt Rijnsweerd zal de verkeersafwikkeling niet probleemloos verlopen. Daarnaast zal er nog file staan op de NRU richting A27 en blijkt de verruiming van de A27 tussen de toerit Bilthoven en de NRU onvoldoende om files geheel uit te bannen.”

Oorzaak van het grote aantal resterende files en de grote resterende congestie is de enorme verkeerstoename die bij verbreding van de A12/A27 wordt verwacht. De extra capaciteit die ontstaat, wordt grotendeels ingenomen door de verwachte verkeerstoename. Reden is de aanzuigende werking die snelwegverbredingen altijd blijken te hebben. Omdat slechts een derde van het verkeer op de Utrechtse Ring doorgaand verkeer is, maakt twee derde van het autoverkeer gebruik van de toe- en afritten op de Ring (stads- en regionaal verkeer). Dat zorgt voor een grotere druk op invalswegen van de stad Utrecht. De beperkte tijdswinst op de snelweg gaat verloren door de toegenomen drukte in de stad. Het OTB concludeert zelf op p.142 dat er na realisatie niet veel restcapaciteit voorhanden is en het systeem matig toekomstvast is. Van een robuuste oplossing, die het ministerie voor ogen heeft, is dus geen sprake. Dit punt is strijdig met de uitgangspunten van de planstudie Ring Utrecht A27/A12.

2) Verkeershinder tijdens aanleg

Overigens zullen er tijdens de bouw, gedurende acht jaar, ook files ontstaan door afsluiting van wegvakken. Door de nodige aanpassingen aan spoorbruggen zullen ook treinreizigers jarenlange hinder ondervinden. Het OTB zegt hier niets over. Het is geheel onduidelijk hoe het vermijden van overlast tijdens de bouw zal worden geregeld, of hoe extra maatregelen zullen worden bekostigd. Daarnaast is onduidelijk hoe het verkeer wordt geregeld tijdens de werkzaamheden aan de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht), onderdeel van de Ring Utrecht, die naar verwachting tussen 2020 en 2022 wordt aangepakt. In eerste instantie zouden de werkzaamheden aan de NRU niet gelijktijdig met de verbreding van de A12/A27 plaatsvinden, vanwege de verkeersproblemen die zo ontstaan. Ook onduidelijk zijn de cumulatieve effecten op de leefomgeving (qua luchtkwaliteit, geluidhinder en aantasting van natuur en landschap) van de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12 plus de (gelijktijdige) aanpak van de NRU. Het OTB brengt dit onvoldoende in beeld.

3) Groeiscenario's en verkeersmodellen

Bovenstaande verkeerseffecten zijn berekend op basis van een zeer hoog groeiscenario, waar diverse onderzoeksinstituten vraagtekens bij hebben gezet qua realiteitsgehalte. Bij gebruik van een lager groeiscenario (het zgn. RC-scenario), is de verwachte congestie in 2030 te gering om de verbreding van de A12 en A27 te rechtvaardigen, zo blijkt uit het MER deelrapport Verkeer (fig. 5.7 op p.143). Onderzoeksbureau CE Delft schrijft in 2013, naar aanleiding van hun rapport “Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig”³: “De scenario’s en verkeersprognoses waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd, zijn achterhaald en leiden tot onrendabele investeringen. De huidige verkeersvraag is lager dan in

² Bron: MER deelrapport Verkeer, figuur 8.4 op p.105.

³ CE Delft (2013): http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding_snelwegen%3A_nodig_of_overbodig/1438

de laagste scenario's waarmee wordt gerekend. De huidige besluiten voor wegbreidingen zijn gebaseerd op het hoge scenario, waardoor de investeringen ten onrechte een positief economisch effect lijken te hebben."

Ook bij de gebruikte verkeersmodellen stellen wij vraagtekens. Uit het MER deelrapport Verkeer, p.84, blijkt dat uitgegaan wordt van een stijging van verkeer op het hoofdwegenet van 58% in 2030 ten opzichte van 2010. Het is onduidelijk waar dit cijfer vandaan komt en hoe deze toename te rijmen is met de aanzienlijk lagere prognoses van CPB/PBL⁴ (publicatie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's') en PBL in 2016⁵ (publicatie 'Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015'). Een ander probleem is dat het gebruikte verkeersmodel LMS/NRM volgens TNO⁶ niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen. Dit betekent dat het oplossend vermogen van OV-alternatieven onderschat wordt. Wij sluiten op dit punt aan bij de zienswijze die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens verschillende natuur-, milieu- en bewonersgroepen in Utrecht.⁷

4) Maatschappelijke kosten en baten

De beperkte verkeerseffecten en de daarmee samenhangende lage baten, zorgen ervoor dat de maatschappelijke kosten/baten verhouding negatief is bij de verwachte economische groeiscenario's. Dit blijkt uit de MKBA Ring Utrecht van Decisio⁸ en de Second Opinion MKBA Ring Utrecht van het CPB⁹. Ook de Commissie MER verwijst hiernaar in hun advies uit 2014¹⁰:

"In het bijzonder wil de Commissie opmerken dat het Voorkeursalternatief is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateren van voor de economische crises (het EC-scenario). In het maatschappelijk debat wordt dit feit ook veel aangehaald. De Commissie adviseert in het MER/OTB met cijfers te onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is."

Uit de officiële MKBA door Decisio (2014) blijkt dat bij de verwachte lage economische groei uitvoering van de planstudie Ring Utrecht een verlies van 440 tot 485 miljoen euro oplevert. Alleen bij een – onwaarschijnlijk – hoge economische groei kan de snelwegverbreding 500 tot 600 miljoen euro opleveren. Alleen met zéér hoge groei van economie en verkeer kost de verbreding minder dan wat het oplevert aan economische opbrengsten. Maar dit geldt alleen zonder tegenvallers. Het zeer hoge bouwrisico op dit traject wordt niet meegerekend in de MKBA. Ook de kosten ten gevolge van omleidingen en vertragingen die optreden tijdens de bouw zijn niet in de MKBA van Decisio meegenomen¹¹. Hieruit blijkt dat de verhouding tussen kosten en baten is overschat en, met alle relevante posten meegenomen, negatiever is dan berekend.

Ook het Centraal Planbureau (CPB, Second Opinion MKBA Ring Utrecht, 2014) vindt het

⁴ Zie <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/nederland-in-2030-en-2050-twee-referentiescenarios>

⁵ Zie http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2016_Verkeer-en-Vervoer-in-de-NEV2015.pdf

⁶ TNO-rapport Audit LMS en NRM. Syntheserapport, zie

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

⁷ Deze zienswijze is ingediend, mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, Vereniging Leefmilieu, Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging het Groene Dak, Stichting Bewonersoverleg Lunetten, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track, Stichting Milieucentrum Utrecht en een groot aantal belanghebbenden.

⁸ Decisio (2014): MKBA Ring Utrecht, zie <http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/planstudie%20Ring%20Utrecht/Maatschappelijk%20Kosten%20Baten%20Analyse%20%28MKBA%29%20Ring%20Utrecht.pdf>

⁹ CPB (2014): Second Opinion MKBA Ring Utrecht, zie <http://www.cpb.nl/publicatie/second-opinion-mkba-ring-utrecht> Het Kracht van Utrecht initiatief heeft deze MKBA herberekend met nieuwere Welvaart en Leefomgeving scenario's uit 2015, die er bij publicatie door het CPB in 2014 nog niet waren. Resultaat is een negatieve MKBA in alle scenario's, zie: <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios>

¹⁰ Commissie MER (2014): Voortgangsadvies Ring Utrecht A27/A12, p.2, zie

<http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/planstudie%20Ring%20Utrecht/Advies%20commissie%20mer%20november%202014.pdf>

¹¹ Deze kosten zijn als pro memorie posten op €0,- gesteld.

voorkeursalternatief een te groot economisch risico. Het CPB concludeert dat de beslissing over de voorgestelde verbreding van de snelwegen uitgesteld moet worden:

"Het voorkeursalternatief is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren" (CPB Notitie, p.2)."

Het CPB vindt het ook onterecht dat varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak zijn uitgesloten in het kosten/baten-onderzoek. Het afvallen van varianten die uitgaan van 2x6 rijstroken binnen de bak is opvallend. Juist het verbreden van de bak leidt tot technische en financiële risico's die moeilijk beheersbaar zijn. Het CPB stelt in haar 'Second Opinion MKBA Ring Utrecht' dat:

"... een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle reden is om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, inclusief die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA."¹²

In de huidige situatie van de A27 liggen er tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd zes (deels versmalde) rijstroken. Van een probleem met verkeersveiligheid is geen sprake voor zover bekend. Het onderstreept de haalbaarheid van een dergelijke oplossing.

5) Behoeftte aan snelwegcapaciteit

Uit al deze onderzoeken door algemeen erkende deskundigen blijkt steeds dat de gekozen oplossing op basis van recente verkeersgegevens en verwachte ontwikkelingen geen oplossing is voor de doorstromingsproblemen. Steeds weer blijkt dat verkeersgroei-scenario's die in de eerdere onderzoeksfasen zijn gebruikt naar beneden moeten worden bijgesteld. Bij toepassing van realistische scenario's blijkt dat de voorgenomen verbreding en aanpassing van de Ring Utrecht niet nodig is en zelfs contraproductief kan werken. Zeker als de congestie op de wat langere termijn wordt beschouwd, valt te verwachten dat door nieuwe technologieën zoals zelfrijdende auto's vanzelf verbetering op zal treden. Minister Schultz van Haegen Geesteranus ging er in 2013 al vanuit dat vanaf 2030 zelfrijdende auto's breed worden toegepast; de verwachte effecten op het oplossen van files zijn erg groot (30% minder files bij 10% zelfrijdende auto's).¹³ Ook vormen van betalen voor mobiliteit (vaak 'kilometerheffing of 'rekeningrijden' genoemd) hebben een groot – en vooralsnog ongebruikt – potentieel om congestie op te lossen.

Bovenstaande punten 3, 4 en 5 leiden tot de conclusie dat het OTB zich baseert op zwaar overschatte prognoses van economische groei, congestie en verkeersvraag in 2030. Het niet verbreden van de Ring Utrecht A27/A12 is economisch gezien de meest voor de hand liggende optie.

6) Effectief mobiliteitsbeleid en maatwerk

Recent nog pleitten het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving voor slimmere maatwerkoplossingen in stedelijke gebieden, als alternatief voor weginfrastructuurprojecten¹⁴. De kosten van deze laatste zijn relatief hoog, vaak door inpassingskosten. Omdat er alleen welvaartswinst is, als de congestie op snelwegen in de toekomst sterk toeneemt, raden CPB en PBL aan om een no-regret projectvariant op te nemen (i.e. een variant die in alle toekomstscenario's tot welvaartswinst leidt) voor het geval de

¹² CPB (2014): Second Opinion MKBA Ring Utrecht, p. 3. Met VKA wordt de 'voorkeursvariant' van de planstudie Ring Utrecht A27/A12 bedoeld, i.e. 2x7 rijstroken in een verbrede bak.

¹³ Zie <http://www.nu.nl/politiek/3626633/schultz-verwacht-binnen-twintig-jaar-zelfrijdende-autos.html>

¹⁴ Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving (2016): Kansrijk Mobiliteitsbeleid, zie http://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-PBL-Boek-23-Kansrijk-mobiliteitsbeleid_0.pdf

congestie niet sterk toeneemt. Een voorbeeld van een dergelijke oplossing kan congestieheffing of prijsbeleid zijn. Daarnaast dient de bereikbaarheid van steden "op een andere manier worden gewaarborgd, bijvoorbeeld door extra openbaar vervoer en/of verbeterde fietsvoorzieningen." (p.12 van CPB/PBL 2016, zie voetnoot 14). Zeker anno 2030 zal het aandeel van openbaar vervoer, (e)fiets en andere duurzame middelen van vervoer naar verwachting flink zijn gestegen. Het OTB houdt ten onrechte geen rekening met deze ontwikkelingen.

7) Verkeersveiligheid

In het OTB staan twee doelstellingen vermeldt. De eerste luidt (OTB, p.90): "de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie I&M, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier". Onderdeel van de eerste doelstelling van het project is dus verkeersveiligheid. Het OTB stelt ten onrechte dat de verkeersveiligheid door de planstudie Ring Utrecht toeneemt. De verkeerstoename op de Ring Utrecht en elders (ten gevolge van de verbreding) zorgt in absolute zin voor meer ongevallen, blijkt uit het MER deelrapport Verkeer en de MKBA van Decisio (2014). Dat hier tegenover een daling van het aantal ongelukken op het onderliggend wegennet zou staan (doordat meer automobilisten voor de snelweg kiezen), is onvoldoende onderbouwd. Een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/h zou wel een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, vanwege de afname van snelheidsverschillen. Wij betreuren het dat snelheidsverlaging niet is overwogen, ook vanwege de positieve effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder. Een ontwerpsnelheid van 80km/h biedt bovendien de mogelijkheid van smallere rijstroken, waardoor 2x6 rijstroken binnen de Bak Amelisweerd passen. Dat zou een enorme financiële meevaller betekenen.

8) Geluidhinder

De tweede doelstelling die het OTB vermeldt, is (OTB, p.90): "de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren." Ook het bereiken van deze doelstelling, is niet gegarandeerd, zoals zal blijken uit punten 8 t/m 12 van deze zienswijze. De geluidshinder zal in sommige woongebieden toenemen, blijkt uit het MER deelrapport Geluid. De geluidhinder rond de A12 is nu al meer dan wettelijk toegestaan. Rond het verkeersplein bij Rijnsweerd zal de geluidhinder ook toenemen. Oorzaak zijn o.a. de geluidschermen op de hoogste fly-over (12 meter boven maaiveld), die slechts 2 meter hoog worden. Ook voor natuur en recreanten neemt de geluidhinder toe. Voor de A27 langs het Markiezenbos van Amelisweerd is niet het stilste asfaltbeton gepland; ook zal afgezien van de rand van de betonbak van de A27 dit gedeelte geen geluidscherm krijgen. Verder zal het hoge en brede viaduct over de Kromme Rijn en de fly-overs van knooppunt Rijnsweerd veel geluidhinder veroorzaken richting Amelisweerd, waar volgens de gemeente Utrecht anderhalf miljoen mensen per jaar recreëren.

9) Luchtvervuiling

De luchtvervuiling zal door toename van het autoverkeer gaan toenemen. Geluidschermen helpen immers niet tegen luchtvervuiling. Uit het MER deelrapport luchtkwaliteit komen de volgende cijfers¹⁵. De toename voor fijnstof (PM10 en PM2.5) en NOx bedraagt voor Deelgebied 1 (A27 tussen afslag Utrecht Noord en afslag Bilthoven) 4.4 tot 4.7%. Voor Deelgebied 2 (A28/A27 rond knooppunt Rijnsweerd) is dat 6.5 tot 7%; voor deelgebied 3 (A27 rond knooppunt Lunetten) is het nog hoger, namelijk 7.6 tot 8%. Voor Deelgebied 4 (woonwijken langs de A12) is de toename 4.1 tot 4.3%. Talloze wetenschappelijke onderzoeken¹⁶ hebben aangetoond dat luchtvervuiling bij concentraties zoals deze rond Utrecht voorkomen, zeer schadelijk is voor de volksgezondheid. Jaarlijks overlijden duizenden mensen daardoor vroegtijdig en worden tienduizenden mensen ziek in Nederland. De Europese normen

¹⁵ MER deelrapport Luchtkwaliteit, p. 44 en verder. De toename van emissies is berekend op basis van de totale emissie in kg/jaar (verschil tussen projectvariant en referentie).

¹⁶ Zie voor een overzicht de referenties van het informatieblad "Luchtvervuiling en de gevolgen voor onze gezondheid" <https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/informatieblad-luchtvervuiling-en-de-gevolgen-voor-onze-gezondheid>

voor luchtkwaliteit worden in 2015 in Nederland niet overal gehaald. Er resteren overschrijdingen. Een toename van luchtverontreiniging is gezien de ernstige gezondheidseffecten en de huidige overschrijdingen van Europese luchtnormen volstrekt ontoelaatbaar.

Opvallend is verder dat de effecten op roetconcentraties niet in kaart zijn gebracht in het OTB. Roet heeft een dermate negatieve invloed op de gezondheid van omwonenden, dat een studie hiernaar niet mag ontbreken. Ook ontbreekt een berekening van de luchtkwaliteit bij gereedkomen van de verbredingsplannen, die immers is voorzien in 2026/2028 (en niet in 2030). Hetzelfde geldt voor berekeningen van concentraties luchtvervuiling tijdens de 8 jaar durende bouwwerkzaamheden.

10) Klimaatdoelstellingen

De toename van het autoverkeer, door realisatie van de planstudie Ring Utrecht, is niet verenigbaar met de klimaatdoelstellingen van Nederland, in het licht van het Klimaatakkoord van Parijs. Ook relevant is de rechtszaak die milieuorganisatie Urgenda heeft aangespannen tegen de Nederlandse Staat. Het Kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder CO₂ uitstoot in 2020. Deze uitspraak zou een stimulans moeten zijn om te zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen, die een bijdrage leveren aan deze klimaatdoelstellingen.

11) Natuur, Ecologische Hoofdstructuur en cultuurhistorie

De aantasting van de natuurgebieden rond het plangebied, en in het bijzonder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van het gebied rond de Kromme Rijn, landgoed Nieuw Amelisweerd en elders in het plangebied is groot. Maar liefst 8.6 ha. EHS gaat verloren¹⁷, zonder dat de noodzaak hiervan is aangetoond, zoals al eerder beargumenteerd. De totale oppervlakte aan te verwijderen bomen/bos bedraagt 37.3 ha. De voorgestelde locaties die ter compensatie gelden, liggen soms te ver van het plangebied vandaan, zijn ruimtelijk niet verbonden met EHS of andere stukken bos, hebben (nog) private eigenaren (waarvan onduidelijk is of onteigening tot de mogelijkheden behoort) of zouden toch al ontwikkeld worden tot natuur (zoals het gebied op landgoed de Niënhof in Bunnik). Ook is nu al duidelijk dat de natuurwaarden van deze nieuw te ontwikkelen natuurgebieden meestal lager zullen zijn dan de gebieden die ze compenseren, blijkt uit het OTB deelrapport Mitigatie- en compensatieplan. Sowieso is het onmogelijk om een eeuwenoud bos te compenseren met gelijkwaardige natuur, zonder daar 100 jaar over te doen. De verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd bedraagt 15 meter aan weerszijden. Echter, Copijn¹⁸ geeft aan dat veel bomen in de tien meter daarbuiten ook zullen verdwijnen door verschillende oorzaken. Het OTB zou een volledig mitigatie- en compensatieplan dienen te hebben, wat niet het geval is. Wij adviseren om eerst de compensatie-opgave volledig uit te werken, alvorens het OTB voor te leggen ter inspraak. Wachten tot het uiteindelijke Tracébesluit is niet conform de Code Maatschappelijke Participatie¹⁹.

De opgave voor natuurcompensatie is qua invulling afhankelijk van besluitvorming in de Provinciale Staten. De Provinciale Staten dienen in te stemmen met de invulling van de natuurcompensatie. Zonder die instemming kan er geen goedgekeurd Tracébesluit komen. Gezien de kritische houding van de Provinciale Staten²⁰ van Utrecht, kan dit een probleem vormen voor de uitvoerbaarheid van de verbredingsplannen (zie ook punt 14). Bovendien is het zo dat aantasting van de EHS alleen toegestaan is "als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn" (aangehaald in MER deelrapport Natuur, paragraaf 2.6). Het OTB en geen enkele van de MER/OTB deelrapporten bevat een afdoende antwoord op deze wezenlijke vragen. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij ten aanzien

¹⁷ Zie OTB deelrapport Mitigatie- en compensatieplan, p. 35.

¹⁸ Rapport 'Bomenstudie oostzijde A27 Ring Utrecht bij Amelisweerd', Copijn Boomspecialisten B.V (2013), zie <http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/planstudie%20Ring%20Utrecht/Bomenstudie%20Oostzijde%20A27%20Ring%20Utrecht%20bij%20Amelisweerd.pdf>

¹⁹ Code Maatschappelijke Participatie, zie http://www.platformparticipatie.nl/Images/Code%20Maatschappelijke%20Participatie%20bij%20MIRT%20projecten_tcm318-351649.pdf

²⁰ Zie <https://www.duic.nl/politiek/ook-provincie-uitbreiding-a27/>

van de EHS aan bij de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht.

De aantasting van natuur betreft ook de toename van de stikstofdepositie. Door andere routekeuzes van automobilisten zullen zelfs de Natura 2000 gebieden van onder meer de Veluwe negatieve effecten ondervinden door de toename van stikstofdepositie als gevolg van de verkeerstoename. De PAS methodiek biedt hiervoor geen oplossing. De aantasting van het cultuurhistorisch erfgoed in het gebied, waaronder de Limes, Hollandse Waterlinie en de landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd, is ook een belangrijk punt van zorg voor Milieudefensie. Een Heritage Impact Assessment ontbreekt vooralsnog. Wij verzoeken die alsnog uit te voeren.

Verder ontbreekt een goede inventarisatie van flora en fauna in het plangebied. Hierdoor is niet duidelijk welke negatieve effecten zullen optreden. De locatie van de werkterreinen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden zijn bovendien nog niet bekend (en afhankelijk van af te geven vergunningen door de gemeente Utrecht), en daarmee ook de negatieve effecten niet. Dit zelfde geldt voor de extra plekken voor waterberging in het plangebied, die nodig zijn vanwege het grotere oppervlak aan asfaltverharding. Een precieze invulling en daar aan verbonden risico's zijn onvoldoende in beeld gebracht in het OTB. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij op het punt Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie, boscompensatie, soorten, ecologie, Natura 2000 en stikstofdepositie) aan bij de zienswijze, die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens de Kerngroep Ring Utrecht en verschillende natuur-, milieu en bewonersgroepen in Utrecht.

12) Groene Verbinding

De voorgestelde Groene Verbinding²¹, het "dak op de bak" ter hoogte van het Markiezenbos van landgoed Nieuw Amelisweerd kan geen onderdeel van de compensatie-opgave zijn. Deze groene verbinding heeft onvoldoende draagkracht voor volgroeide bomen, en zal dus hoogstens een park-uitstraling kunnen hebben. Bovendien is de ligging een stuk hoger dan het omliggende bos, waardoor zelfs extra bomen zullen moeten sneuvelen. Aan de oostzijde van de verbinding resteert na verbreding nog maar een klein strookje natuur, waardoor de verbinding ecologisch gezien weinig waarde heeft. De tunnel van de Groene Verbinding is bovendien een gevaar voor de gezondheid van sporters op omliggende sportvelden en recreanten in Amelisweerd. Rond de beide tunnelmonden zal de concentratie roet, fijnstof, stikstofdioxide en andere luchtvervuilende stoffen namelijk naar verwachting sterk verhoogd zijn.

13) Risico's van bakverbreding

Een heikel onderwerp is de verbreding van de betonbak van de A27 en het aansluitende vlies ten zuiden van het viaduct ter hoogte van de Koningsweg. Uit de diverse technische rapporten²², gepubliceerd op de website www.ikgaverder.nl, blijkt dat de voorgestelde methoden om de betonbak te verbreden, in de gekozen combinatie, nooit als zodanig zijn toegepast. Met name aantasting van het vlies zou ernstige gevolgen kunnen hebben. Uit de gepubliceerd technische rapporten blijkt dat de kwaliteit van de grond boven het vlies op sommige plekken niet goed is, wat de kans op lekken tijdens de bouw verhoogt. De gevolgen voor de grondwaterstand van de bouwwerkzaamheden en de bakverbreding zijn onvoldoende in beeld gebracht. Bij beschadiging van het vlies, een reëel gevaar bij risicovolle bouwmethoden, is het risico op aantasting van natuur, maar ook op schade aan woningen en kantoorpanden groot. Deze risico's, inclusief de mogelijke financiële tegenvallers, zijn in het OTB onvoldoende in beeld gebracht. Het is onvoldoende beargumenteerd dat de technisch ingewikkelde verbreding van de bak mogelijk is binnen het gestelde budget van 1.1 miljard euro.

²¹ Publicatie van de gemeente Utrecht (2015): "De Groene Verbinding, ruimtelijke verkenning en ontwerpprincipes".

²² De technische rapporten zijn door Rijkswaterstaat samengevat in de publicatie "Wegverbreding A27; Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie' (Witteveen + Bos, 2015), zie <http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/planstudie%20Ring%20Utrecht/Overzicht%20methoden%20bouwen%20in%20de%20folieconstructie%20nov%202015%20def%20openbaar.pdf>

Het verbreden van de bak schendt bovendien de uitspraak van de Raad van State uit 1980, die met verwijzing naar de hoge natuurwaarden van Amelisweerd de huidige bakconstructie heeft voorgeschreven. Die beperking staat nog steeds. De motivatie om deze uitspraak teniet te doen ontbreekt.

14) Uitvoerbaarheid

Het OTB is strijdig met de eisen die voor een Tracébesluit gelden²³, namelijk: het besluit mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit moet een goede ruimtelijke onderbouwing bevatten. Omdat de mitigatie en compensatie van de EHS nog niet geregeld zijn, is het besluit vooralsnog niet uitvoerbaar, wat strijdig is met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.

15) Nieuwe inzichten in bereikbaarheid

Milieudefensie betreurt het dat de vele nieuwe inzichten in effectief mobiliteitsbeleid niet benut worden in het OTB. Een andere keuze dan die voor meer snelwegasfalt biedt enorme kansen voor de bereikbaarheid van de hele stadsregio Utrecht. Een inzet op een beter openbaar vervoernetwerk in de stad Utrecht, een beter fietsnetwerk en betere fietsvoorzieningen, bieden veel meer maatschappelijke meerwaarde dan een paar extra rijstroken op de snelwegen rond Utrecht. De negatieve effecten op de gezondheid van bewoners langs de Utrechtse Ring zouden een extra stimulans moeten zijn voor een andere oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu weet hoe het moet. De brochure van het ministerie "De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen"²⁴ spreekt van een trendbreuk in de aanpak van mobiliteitsbeleid. Trends als veranderend reisgedrag onder jongeren, nieuwe technologieën, mobiliteitsmanagement, kansen voor OV- en fietsbeleid, en elektrisch vervoer en duurzaamheid als drijfveer, worden allemaal onderschreven. En als er dan geïnvesteerd wordt in grote infrastructuurprojecten, dan alleen waar het economisch rendement het hoogst is. Deze nieuwe, brede mobiliteitsaanpak is de juiste weg naar effectiever investeren in bereikbaarheid. Milieudefensie betreurt het dat het OTB op geen enkele manier rekening houdt met deze nieuwe inzichten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Juist in een bredere aanpak van mobiliteitsproblemen kan het Rijk aansluiting vinden bij de nadrukkelijke wensen van stad, regio en provincie Utrecht op mobiliteitsgebied.

Conclusie:

Op basis van de bovenstaande argumenten komt Milieudefensie tot de volgende conclusie. Het verwachte, beperkt oplossend vermogen van de voorgestelde verbreding van de A12 en A27 is strijdig met de gestelde uitgangspunten. De toename van het aantal verwachte verkeersslachtoffers is dat ook. Het OTB onderbouwt nergens waarom het – conform de eigen doelstelling – niet mogelijk is om de kwaliteit van de leefomgeving waar mogelijk te verbeteren. Bij de verwachte groei van economie en verkeer is het niet uitvoeren van de planstudie Ring Utrecht A27/A12 economisch gezien het meest rendabel. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze de planstudie Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

*Olivier (A.O.) Beens, Milieudefensie
Inhoudelijk medewerker Verkeer*

*Postadres: Postbus 19199, 1000 GD Amsterdam
Bezoekadres: Nieuwe Looiersstraat 31, 1017 VA Amsterdam*

²³ Op grond van artikel 13 lid 4 Tracéwet in combinatie met art. 2.12, eerste lid onderdeel a onder 3 van de Wabo. Zie http://wetten.overheid.nl/BWBR0024779/2016-04-14#Hoofdstuk2_Paragraaf2.3_Artikel2.12 Zie ook het OTB, paragraaf 12.1 (p.195).

²⁴ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2014/09/16/de-brede-bereikbaarheidsaanpak-langs-vijf-sporen>