



Consultatiedocument MER 1^e fase planstudie Ring Utrecht

Oktober 2010

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Planstudie Ring
 - 2.1. Van Startnotitie naar voorkeursalternatief
 - 2.2. Milieu Effect Rapportage in twee fasen
3. Omgeving en consultatie
 - 3.1. Omgevingsproces en partijen
 - 3.2. Consultatie periode najaar 2010
 - 3.3. Beschrijving consultatieproces
4. Inhoudelijke uitkomsten consultatieperiode
 - 4.1. Inhoudelijke aandachtspunten MER 1^{ste} fase
 - 4.2. Inhoudelijke aandachtspunten voor het MER 2^{de} fase
 - 4.3. Aandachtspunten voor het proces
5. Overzicht van ontvangen reactie

1. Inleiding

De stad Utrecht is omringd met (snel)wegen: A12, A2, A27 en N230. Deze ring van wegen zorgt ervoor dat het regionale verkeer de stad in en uit kan rijden en dat doorgaand verkeer langs de stad wordt geleid. De komende jaren neemt de druk op het wegennet rond de stad verder toe. De verkeersdruk zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, geluidsoverlast en het verslechteren van de luchtkwaliteit. Rijkswaterstaat onderzoekt, in samenwerking met de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU, in een planstudie oplossingen voor de doorstroming op de Ring Utrecht voor de periode tot 2020 en daarna. Een onderdeel van dat onderzoek is het in kaart brengen van de mogelijke oplossingen en effecten op de omgeving. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een Milieueffectrapport (MER). Bestuurders van het bevoegd gezag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht, maken dit najaar op basis van de onderzoeksresultaten een keuze om één oplossing in detail te onderzoeken: het voorkeursalternatief. Met het voorkeursalternatief wordt een keuze op hoofdlijnen gemaakt, waarbij nog niet alles vastligt. Diverse uitvoeringsvarianten en opties worden in de volgende fase uitgewerkt. Voor de MER 2^e fase van het onderzoek volgen aanvullende richtlijnen van het bevoegd gezag. Om alle bewoners en belanghebbenden te informeren en aandachtspunten op te halen voor de volgende fase heeft er in de periode van 18 augustus tot 29 september een consultatie plaatsgevonden. Alle reacties uit de consultatieperiode zijn doorgestuurd naar de Commissie m.e.r. om te betrekken bij het advies over de MER 1^e fase en de richtlijnen voor de volgende fase. Het consultatiedocument en de reacties zijn ook bedoeld voor de bestuurders van het bevoegd gezag om te betrekken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Het consultatiedocument en alle reacties worden openbaar gemaakt via het communicatiekanaal van de planstudie Ring, de website VERDER (www.ikgaverder.nl).

Leeswijzer

Het consultatiedocument is een weergave van de consultatieperiode voor de MER 1^e fase van de planstudie Ring Utrecht. De consultatie is een informele raadpleging van de bewoners en

belanghebbenden bij de planstudie Ring Utrecht. Dit consultatiedocument beschrijft kort de planstudie Ring en het MER in twee fasen (hoofdstuk 2). Het Omgevingsproces en de aanpak en verantwoording van de consultatieperiode (hoofdstuk 3). En een samenvatting van de opbrengst van de consultatieperiode voor de MER 1^e fase (hoofdstuk 4). In het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 5) van dit document staat een overzicht van alle ontvangen reacties tijdens de consultatieperiode. Naast het consultatiedocument staan ook alle geanonimiseerde reacties weergegeven op de website van VERDER.

2. Planstudie Ring

2.1 *Van startnotitie naar voorkeursalternatief*

De verkenning van het meerjarig programma infrastructuur en transport en de netwerkanalyse in de regio Utrecht (verschenen in 2006, aangevuld eind 2007) concludeert dat in 2020, zelfs met de uitvoering van de voorgenomen maatregelen, de bereikbaarheidsknelpunten toenemen en dat het nodig is nieuwe oplossingen te bedenken. Dit is voor het Rijk en de regio de aanleiding geweest om in november 2006 een bestuursovereenkomst te sluiten. Daarin is aangegeven dat de betrokken partijen gezamenlijk gaan investeren in mobiliteitsmaatregelen in Midden-Nederland. Om deze gezamenlijke inspanning nadere invulling te geven is in 2007 het samenwerkingsprogramma VERDER gestart.

In het programma VERDER werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Deze verbetering is bedoeld voor zowel het doorgaande als het regionale verkeer, en voor zowel automobilisten als voor OV-gebruikers en fietsers. De samenwerking heeft betrekking op een breed pakket van maatregelen: een zorgvuldige ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement, verbetering van het openbaar vervoer (OV), en ingrepen om de capaciteit van het wegennet te vergroten. Eind 2009 is het maatregelenpakket van VERDER vastgesteld door de samenwerkende partijen. Verschillende maatregelen zijn al in uitvoering. Het programma VERDER is een samenwerkingsverband van Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en Gemeente Utrecht.

In het VERDER pakket zitten vier planstudies: één voor de Ring en drie voor de Driehoek (A27/A1, A28 en knooppunt Hoevelaken). In deze planstudies wordt onderzocht welke maatregelen in de periode tot aan 2020 nodig zijn om de verkeersdoorstroming op de hoofdwegen in de regio Midden-Nederland te verbeteren. Naast het maatregelenpakket VERDER zijn diverse wegmaatregelen in voorbereiding voor de kortere termijn zoals de spoedaanpak A27 Everdingen-Lunetten, A27 Lunetten-Rijnsweerd en A12 SALTO.

Na de verkenning in 2006 is in 2008 een startnotitie Ring Utrecht verschenen met verschillende alternatieven:

- het niet verbreden van de weg door OV oplossingen;
- het spreiden van het verkeer;
- het verbreden van de weg in een volle Ring, een halve Ring of sorteren van het verkeer naar hoofd en parallelbanen.

In 2009 heeft het bevoegd gezag een voorkeursrichting voor de studie aangegeven. In een tussentijdse balans werd duidelijk dat het oplossend vermogen van het Alternatief Oost, als uitwerking van de alternatieven halve Ring en sorteren, het beste perspectief biedt. Alle alternatieven zijn wel onderzocht in het MER 1^e fase. Dit najaar neemt het bevoegd gezag een definitieve beslissing over het voorkeursalternatief.

2.2 *Milieu Effect Rapportage in twee fasen*



Een Milieueffectrapportage (MER) brengt de milieugevolgen in beeld vóórdat het besluit wordt genomen. Zo kan het bevoegd gezag de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Een MER is gebaseerd op Europese regelgeving. In Nederland is dit vertaald in de Wet Milieubeheer en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Amvb (het Besluit m.e.r.). De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is een onafhankelijke adviseur bij m.e.r.-procedures. De Commissie adviseert over de inhoud van MER'en. Zij kan aangeven wat er voor een MER onderzocht moet worden, en of in een MER alle informatie staat die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij een besluit. De Commissie bemoeit zich niet met de besluitvorming of met politieke afwegingen.

Het Milieu Effect Rapport (MER) van de planstudie Ring Utrecht is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase worden de mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht die moeten leiden tot een voorkeursalternatief op hoofdlijn. Na oplevering van het MER 1^e fase neemt het Bevoegd gezag een besluit over een voorkeursalternatief. In de tweede fase vindt een uitwerking plaats van het voorkeursalternatief en worden alle milieueffecten meer gedetailleerd in kaart gebracht. Daarnaast worden de maatregelen om nadelige effecten te beperken of te compenseren bepaald. In de 2^e fase tussen 2010 en 2012 wordt ruimte gecreëerd om de input vanuit de omgeving (bewoners en belanghebbenden) te betrekken bij de uitwerking. De resultaten van fase 2 worden in 2012 verwacht en vastgelegd in een Ontwerp-Tracebesluit, een Voorontwerp Bestemmingsplan en een MER 2^e fase. Na formele inspraak, overleg en advisering vindt de definitieve besluitvorming plaats. Het Tracébesluit en de bestemmingsplanwijziging wordt verwacht in 2013 waarna de realisatie plaatsvindt tussen 2016 en 2020.

3. Omgeving en consultatie

3.1 Omgevingsproces en partijen

De planstudie Ring kent een lange en bewogen historie. Omdat de planstudie een groot en dichtbevolkt gebied onderzoekt, zijn er veel bewoners en belanghebbenden met verschillende belangen. Betrokkenheid van bewoners en belanghebbenden is nodig om een zorgvuldig proces te kunnen doorlopen. Een zorgvuldig proces doet recht aan ieders belangen en moet leiden tot een zo groot mogelijk draagvlak voor de besluitvorming. Het uiteindelijke doel is het verkrijgen van de juiste beslisinformatie. Hierbij worden onder andere de principes van 'Sneller en Beter' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en elementen uit de Participatie Standaard gemeente Utrecht betrokken.

Bevoegd gezag

Verantwoordelijk voor de besluitvorming over de Ring Utrecht is het bevoegd gezag. In het geval van de Ring Utrecht bestaat dit bevoegd gezag uit vier partijen:

- het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- het ministerie van VROM;
- de provincie Utrecht
- de gemeente Utrecht.

De planstudie wordt, in opdracht van het bevoegd gezag, uitgevoerd door Rijkswaterstaat onder de vlag van VERDER. Bij de totstandkoming van de MER 1^e fase is op verschillende manieren contact geweest met de omgeving.

Bewoners en bewonersgroepen

In het studiegebied van de planstudie Ring vallen veel woonwijken. Het is daarom van groot belang dat de bewoners al dan niet verenigd in een bewonersgroep nauw betrokken zijn bij de ontwikkelingen in de planstudie. Afhankelijk van de fase worden de bewoners geïnformeerd of geconsulteerd over de voortgang. Op formele momenten in het proces kunnen bewoners en bewonersgroepen gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak. In de periode tot aan de consultatie zijn de bewoners en



bewonersgroepen in persoonlijke gesprekken, georganiseerde overleggen en via bewonersavonden tussentijds geïnformeerd over de voortgang van de planstudie.

Maatschappelijke organisaties en belangenverenigingen

Naast de bewoners en bewonersgroepen zijn er veel organisaties betrokken bij de planstudie Ring vanuit een bepaald belang. Een groot deel van deze organisaties is vertegenwoordigd in het Belangenpanel VERDER. Dit Belangenpanel is in de periode tot de consultatie regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de planstudie middels presentaties en overleggen. In het belangenpanel zijn de grijze en groene organisaties vertegenwoordigd: Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU), Utrechts Landschap, Milieucentrum Utrecht, Natuurmonumenten, Nieuwe Hollandse Waterlinie, EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Kamer van Koophandel (KvK) Midden Nederland, MKB Midden, VNO-NCW Midden, ANWB, Veilig Verkeer Nederland en ROVER (Reizigers Openbaar Vervoer).

Omliggende gemeenten

De planstudie kent een groot gebied waarin naast de stad Utrecht ook verschillende gemeenten dichtbij of in het studiegebied liggen. Het gaat om de gemeenten Maarsse, De Bilt, Bunnik, Houten en Nieuwegein. De gemeenten zijn op verschillende manieren betrokken bij de planstudie en worden middels ambtelijke overleggen en presentaties in de gemeenteraad op de hoogte gehouden van de voortgang van de planstudie Ring.

3.2 Consultatie periode najaar 2010

Nadat het MER 1^o fase planstudie Ring Utrecht is afgerond en vastgesteld door het bevoegd gezag is op 18 augustus de consultatieperiode gestart met een persbericht en de plaatsing van de MER documenten, de samenvatting en het hoofdrapport, op de website van de samenwerkende partners VERDER (www.ikgaverder.nl). De consultatieperiode liep tot 29 september. Het betreft een informele consultatie over het MER 1^o fase. Het doel van de consultatie was:

- het informeren over de stand van zaken van de planstudie;
- de mening vragen van bewoners en belanghebbenden over de inhoud van het MER 1^o fase;
- het ophalen van aandachtspunten voor de vervolgfase.

De opbrengst van de consultatieperiode is aangeboden aan de commissie MER die het betreft bij haar toetsingsadvies over het MER 1^o fase. Het consultatiedocument, waarin de opbrengst van de consultatieperiode wordt samengevat, wordt aangeboden aan het bevoegd gezag om te betrekken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Daarnaast wordt het consultatiedocument voor alle bewoners en belanghebbenden openbaar gemaakt via de website van VERDER. De opbrengst van de consultatieperiode wordt tevens gebruikt bij het uitwerken van het plan van aanpak voor de vervolgfase van de planstudie.



Afgesproken is om te consulteren langs bewoners en bewonersorganisaties, maatschappelijke organisaties en omliggende gemeenten. Tijdens de *bewonersavonden* konden bewoners terecht met vragen over de planstudie MER 1^o fase, het proces en de vervolgstappen. Via een 'muur van aandachtspunten' hebben bewoners via beschrijfbaar kaartjes hun reactie en/of aandachtspunten ten aanzien van de planstudie Ring gegeven. Met de bewonersgroepen is afgesproken dat ze gebundeld een schriftelijke reactie geven als daar behoefte aan is. Daarnaast was er de mogelijkheid om via de mailbox van de website VERDER een (schriftelijke)

reactie geven. De belangengroepen van het *VERDER Belangenpanel* zijn tijdens een toelichtende bijeenkomst gevraagd om advies over de 1^o fase MER en aandachtspunten voor het vervolgproces. Afhankelijk van de behoefte van *omliggende gemeenten* zijn presentaties gegeven over het MER 1^o fase.



Aan de aanpak van deze consultatieperiode liggen een aantal keuzes ten grondslag. Vanwege het moment in het planstudie proces betreft het geen formele inspraak. Er is gekozen voor informele consultatie die past bij het moment in de planstudie. De consultatieperiode is een kans om vanuit de omgeving goede inhoudelijke of procesmatige input te krijgen. De fase waarin het planstudie proces zich bevindt biedt ruimte om deze input een plek te geven in het vervolgproces. Het consultatiedocument wordt in opdracht van het bevoegd gezag gecoördineerd door Rijkswaterstaat onder de vlag van VERDER.

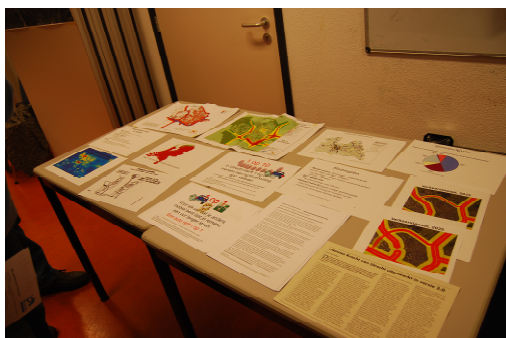
3.3 Beschrijving consultatieproces

Tijdens de consultatieperiode zijn er tussen 13 en 21 september bewonersavonden geweest in Voordorp, in Houten, in Lunetten en in Overvecht. De avonden waren bedoeld om bezoekers te informeren over de inhoud van het MER 1^e fase en het proces. De avonden waren openbaar, iedere belangstellende, ook vanuit omliggende wijken en gemeenten, kon naar deze avonden gaan. Middels banners en een presentatie konden bezoekers lezen welke alternatieven zijn onderzocht en informatie over het vervolgproces lezen. Bezoekers konden vragen stellen aan de medewerkers van de aanwezige partijen. Dit waren voor alle vier de avonden Rijkswaterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU. Via een 'muur van aandachtspunten' hebben bewoners via kaartjes hun reactie en/of aandachtspunten ten aanzien van de planstudie Ring gegeven.

Op 13 september was er een avond in Hotel Mitland in Utrecht met als doelgroep: A27 Voordorp, Groenekan, De Bilt-Zuid en Rijnsweerd. Tijdens de avond waren er ongeveer 100 bezoekers, veelal uit Voordorp. Tijdens deze avond waren werkgroep Voordorp A27, de NMU en de Vrienden van Amelisweerd ook aanwezig.

Op 15 september was er een avond in Zilfia's Hoeve in Houten met als doelgroep: Houten en Nieuwegein. Er waren ongeveer 40 bezoekers. Tijdens deze avond was de NMU ook aanwezig.

Op 20 september was er een avond in de Aristo zalen in Utrecht met als doelgroep: Lunetten (wijk), Amelisweerd en Rijnhauwen. Er waren ongeveer 150 bezoekers, voornamelijk uit Lunetten. Een bewonersvereniging had kaartjes gemaakt die de bezoekers van de avond konden inleveren bij de medewerkers van VERDER. Dit werd veelvuldig gedaan. Tijdens deze avond was de werkgroep A27 Voordorp, de NMU, de Vrienden van Amelisweerd ook aanwezig.



Op 21 september vond de avond plaats in De Dreef in Utrecht met als doelgroep: Overvecht en NRU-Gageldijk. Deze avond was samen met het Bewonersplatform Overvecht georganiseerd. Het bewonersplatform gaf in een apart zaaltje een toelichting op de planstudie en de mogelijke gevolgen voor Overvecht. Het bewonersplatform deed daarbij de oproep aan alle bewoners om zich aan te sluiten bij het bewonersplatform om mee te kunnen praten in de volgende fase van het project wanneer er meer details bekend zijn. Naast het Bewonersplatform Overvecht waren tijdens deze avond ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie en

Natuur en Milieugroep Overvecht (NMO) aanwezig. Er waren ongeveer 200 bezoekers tijdens informatieavond en de presentatie van het Bewonersplatform.

Op 23 september vond er nog een raadsinformatieavond plaats in Maarssen. Deze avond is op verzoek van de wethouder en gemeenteraad georganiseerd. Er waren ongeveer 120 bezoekers waarvan driekwart afkomstig was van Boomstede en de rest van de Zandweg Oostwaarts (Maarssenbroek).



De maatschappelijke organisaties van het VERDER belangenpanel zijn op een bijeenkomst op 30 augustus 2010 om advies gevraagd over de 1^e fase MER en om aandachtspunten voor het vervolproces. Verder zijn er presentaties geweest over de planstudie Ring MER 1^e fase voor de gemeenteraad van De Bilt, Provinciale Staten van Utrecht, voor de portefeuillehouders van het BRU en bij een openbare raadsvergadering in de gemeente Maarssen. Er was de mogelijkheid tot het stellen van vragen. Waar mogelijk zijn deze vragen direct beantwoord.

Daarnaast zijn er, voornamelijk per e-mail, reacties gekomen op de MER 1^e fase van de leden van het Belangenpanel VERDER, gemeenten, de bewoners- en belangengroepen en individuele bewoners.

4. Inhoudelijke uitkomsten consultatieperiode

Tijdens de bewonersavonden bestond de mogelijkheid met bezoekers in gesprek te gaan. Hierbij kwam een divers beeld van meningen en aandachtspunten naar voren. De reacties liepen uiteen van zeer negatief tot positief constructief en meedenkend. Sommige bewoners hadden praktische vragen over hun persoonlijke situatie in relatie tot de plannen, anderen hadden ideeën over andere of nieuwe vervoerssystemen om de uitdagingen op mobiliteitsgebied aan te kunnen gaan. Een aantal mensen pleit voor stopzetting van het proces terwijl anderen aangaven gezamenlijk verder te willen.

Hieronder volgt de hoofdlijn van de schriftelijke reacties, de vragen tijdens presentaties en de aandachtspunten die zijn meegegeven tijdens de bewonersavonden.

4.1 Inhoudelijke aandachtspunten MER 1^{ste} fase

Meer ruimte voor de auto is geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem

Bewoners en belangengroepen stellen dat het mobiliteitsprobleem niet is op te lossen door meer asfalt neer te leggen. De negatieve gevolgen voor klimaat, gezondheid en woongenot zijn te groot. Er wordt gepleit voor meer OV, fietsmogelijkheden, gedragsverandering en een beleid waarbij de automobilist betaalt, zowel voor het gebruik van de weg als eventuele aanpassingen. Met name prijsbeleid wordt 'onvermijdelijk' genoemd en er wordt gevraagd om studies naar, desnoods, een regionale variant van prijsbeleid voor de automobilist.

Het MER voldoet niet aan de leefbaarheidsdoelstelling die in het rapport zelf gesteld is

Er wordt meerdere malen gewezen op de zinsnede op p. 23 van het hoofd rapport: 'de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij (...) bijdraagt aan een *verbetering* van de leefbaarheid in het gebied rond de weg'. Vervolgens willen bewoners en belanghebbenden '(...) er op wijzen dat een *verbetering* iets anders is dan *voorkomen dat iets verergert/verslechtert!*'



Er wordt in het MER onvoldoende aandacht besteed aan de invulling van het begrip "verbetering van de leefbaarheid". Dit wordt door een belangenorganisatie een dermate ernstige tekortkoming genoemd dat het gevaar bestaat dat 'er op termijn bestuurlijke besluiten worden genomen die geen recht doen aan de inhoud van de Startnotitie en de eisen zoals verwoord in de Richtlijnen.'

Meerdere belangenorganisaties en een groot aantal bewoners wijzen er tevens op dat de opgaven die volgen uit de bovengenoemde doelstelling 'niet of in ieder geval zeer onvolledig zijn uitgewerkt en naar alle waarschijnlijkheid niet worden gehaald'.



Er zijn oplossingen met een hoog oplossend vermogen die niet zijn onderzocht

Er zijn alternatieven mogelijk die 'zijn blijven liggen'. Er moet met name worden gedacht aan combinatiealternatieven die de OV alternatieven combineren met enige ingrepen in de weginfrastructuur en zo 'best een hoog oplossend vermogen kunnen hebben'. Ook ontbreken de effecten van verschillende ontwerpssnelheden.

Er wordt daarnaast voorgesteld het probleem op te lossen door de normen voor de gewenste doorstroming op de wegen aan te passen. Immers, als de norm wordt verruimd is er volgens de norm geen (doorstroom-)probleem meer.

Er wordt een alternatief aangedragen waarbij 'sorteren' wordt gecombineerd met 'niet verbreden'. Dit alternatief biedt 'de mogelijkheid van sorteren, voor of in de knopen, maar zonder de bak in Amelisweerd te verbreden en door verlaging van de ontwerpssnelheid naar 80 km/u de rijstroken te versmallen. Dan passen alle rijstroken met gesorteerd verkeer erin, terwijl de capaciteit per rijstrook door het ontbreken van weefbewegingen veel hoger is. Verbreden is dan niet nodig.'



Tunnel- en OV-alternatieven zijn te snel terzijde geschoven

Er wordt over de hele breedte betoogd dat tunnelalternatieven te snel ter zijde zijn geschoven en niet serieus zijn onderzocht. Dergelijke alternatieven zijn noodzakelijk voor het verbeteren van stad-landrelaties. Dit wordt breed naar voren gebracht.

Op grotere schaal wordt er gesteld dat er meer onderzoek zou moeten worden gedaan naar de spoorlijn tussen Utrecht en Almere.

Ook is er veel onduidelijkheid over waarom de twee OV alternatieven (OV+++ en de "Kracht van Utrecht") vroeg in

het proces zijn afgefallen. Wees hier eerlijk over.

Alternatieven zouden op een andere wijze beoordeeld moeten worden

Veel bewoners hebben opmerkingen over de wijze waarop alternatieven beoordeeld worden. Een bewoner betoogt onder andere dat een beoordeling op de NoMo streefwaarden te kort door de bocht is. Er wordt gesteld dat een gelijkwaardige beoordeling op de reductie van voertuigverliesuren belangrijk is. De OV+++ en KvU alternatieven zouden dan beter uit de vergelijking komen. Ook wordt er voor gepleit de milieubelasting leidend te laten zijn in de afweging.

Uitgangspunten van het onderzoek duwen de oplossing te sterk in de richting van wegwitbreidingen

Doordat de andere wegenprojecten als uitgevoerd worden beschouwd wordt de wegwitbreiding van de ring 'gestimuleerd', andere oplossing hiervoor worden buiten beschouwing gelaten, de keuze is al gemaakt.

Het niveau van onderzoek is onvoldoende en er is niet genoeg informatie beschikbaar

Vanuit met name Lunetten en Groenekan komen een aantal reacties die stellen dat het niveau van onderzoek op dit moment onvoldoende is om een goed beeld te kunnen vormen van de gevolgen voor bewoners. 'Er zijn veel onduidelijkheden, verkeerstellingen en verwachtingen ontbreken in het geheel. Een feitelijke analyse en controle door de burger is onmogelijk.' Een andere reden waardoor het beoordelen van het rapport als moeilijk wordt ervaren is het ontbreken van de mitigerende maatregelen. Anderen wijzen er op dat achterliggende informatie onvoldoende beschikbaar is. Sommige bewoners achten zichzelf niet in staat een gefundeerde reactie te geven als de specialistische rapporten die ten grondslag liggen aan het Achtergrondrapport niet openbaar zijn. Ook ontbreken gevoeligheidsanalyses en 'betrouwbaarheidspercentages'.



Expliciet wordt benadrukt dat het Achtergrondrapport voor deskundigen is geschreven. 'Hoe wil men goede inspraak van omwonenden en belanghebbenden als de onderzoeksgegevens niet helder worden weergegeven door de deskundigen?'

Geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn bepaald met behulp van modellen en niet door metingen te verrichten. Kloppen deze modellen wel en zijn ze geschikt om de effecten op de gezondheid te bepalen?

Er zijn vele verzoeken om geluidsmetingen te doen in plaats van werken met modellen. Bewoners twijfelen aan de geldigheid van modellen en van de uitgangspunten die zijn gebruikt om tot resultaten te kunnen komen. Meerdere keren wordt gevraagd of de modellen wel toereikend zijn voor het berekenen van de gezondheidseffecten op jonge kinderen en andere kwetsbare groepen. Bewoners merken op dat het onderzoek naar milieunormen van RWS niet overeenkomt met de eerdere metingen van de luchtkwaliteit door de gemeente De Bilt, zoals uitgevoerd in 2003. Deze resultaten moeten bij de planvorming betrokken worden. Dit geldt ook voor metingen in Breukelen. Het halen van de normen is geen garantie voor een goede gezondheid.

Ook wordt opgemerkt dat 'de geluidskaarten van RWS (...) niet overeen [stemmen] met de geluidskaarten van Actieplan Geluid Utrecht (AGU)'.

De gehanteerde rekenmethoden middelen de overlast, waardoor piekwaarden uit beeld verdwijnen

Er wordt naar voren gebracht dat, door gemiddelde waarden te nemen piekwaarden in de luchtkwaliteit worden gecompenseerd door lage waarden elders. Het wordt 'dus gewoon weggecompenseerd'. Dit jaar bleek dat rekenmodellen te optimistisch zijn opgezet en daarom wordt om nieuw onderzoek gevraagd.

Regionale bereikbaarheid is onderbelicht in de afweging

Er is in het rapport weinig te zien van 'de economische ontwikkeling ten behoeve van de bereikbaarheid'. Het rapport moet hierin duidelijker zijn. Regionale bereikbaarheid heeft geen rol gespeeld bij het uitwerken van alternatieven.

Lokale effecten op verkeer, veiligheid, natuur, bodem, water en klimaat zijn onvoldoende uitgewerkt

Er mist een verdere uitwerking naar effecten op het lokale verkeer, het onderliggend wegennet en de verkeersveiligheid, lokale natuurverstoring, soortbescherming en de beïnvloeding van het landschap. Daarnaast is het niet duidelijk of, en welk onderzoek er is verricht op het gebied van water na fase 1a.



De onderbouwing in het hoofdstuk Bodem & Water is te summier. Onderzoek is nauwelijks gedaan en alle alternatieven voldoen waarschijnlijk niet aan de projectdoelstelling. Hierna wordt er gesteld dat de ontwikkelingen een gering effect hebben op de waterkwaliteit. Hoe is tot deze conclusie gekomen?

Ook wordt er te weinig aandacht besteed aan de effecten op het klimaat.

Het leefgebied van de das wordt aangetast en hier is in de MER aan voorbij gegaan

Er wordt aandacht gevraagd voor het leefgebied van de das. 'De A27 begrenst en doorsnijdt leefgebieden (territoria) van burchtpopulaties van de das.' De leefgebieden worden aangetast door de wegverbreding en andere ruimtelijke ontwikkelingen en een werkgroep meldt dat de verplichting bestaat 'het samengestelde effect van al deze plannen te vermelden in zowel de MER als in de ontheffingsaanvraag Flora- en Faunawet'.

4.2 Inhoudelijke aandachtspunten voor het MER 2^{de} fase



De leefbaarheid in de wijken komt nog verder onder druk te staan

Relatief veel bewoners van Voordorp en Groenekan maken zich ernstig zorgen over de leefbaarheid in deze wijk. Die wordt nu al 'onleefbaar' genoemd. De geluidsoverlast is al groot en bewoners vermoeden dat norm wat betreft fijnstof wordt overschreden. Het in de toekomst "voldoen aan de normen" wordt niet gezien als een garantie dat de gezondheid gewaarborgd is.

Ook in Lunetten wordt veel aandacht gevraagd voor de leefbaarheid van de wijk. Zowel luchtkwaliteit als geluidsoverlast is hier een zeer groot punt van zorg. Kortom, de last van de weg is, ook op ruimtelijk en geluidsgebied, nu al enorm.

De reacties met betrekking tot de leefbaarheid nu en in de toekomst in Overvecht gaan in meerderheid over problemen met het geluid. Ook hier wordt opgemerkt dat de situatie nu al problematisch is.

De leefbaarheid van de wijken Zandweg Oostwaard, Op Buuren, de Gageldijk, Boomstede en Bloemsteden staat tevens onder druk. Dit door de ligging precies tussen de NRU, de A2 en de spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Hierdoor is niet wenselijk om meer verkeersafwikkeling plaats te laten vinden via de NRU.

Op basis van aantallen reacties is "leefbaarheid" het onderwerp dat veruit het meest leeft bij de bewoners.

Luchtkwaliteit en geluidsbelasting moeten cumulatief worden berekend

Aandacht wordt gevraagd voor een degelijke berekening van de cumulatieve effecten van geluidsbronnen, waarbij ook de effecten van het spoor en de effecten van het OWN worden meegenomen.

Er wordt gesteld dat het 'op deze manier (...) niet mogelijk [is] te beoordelen of de leefbaarheid in het gebied rond de weg verbetert.'



Effecten op stedelijk en regionaal groen moeten beter worden uitgewerkt

De functies en waarden van het stedelijk en regionaal groen moeten volledig in het MER worden beoordeeld. Hier moet ook kaartmateriaal bij worden gemaakt. Zo is er bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het verlies van het park De Koppel, wat haaks staat op de idealen van de wijk Lunetten.

Een belangenorganisatie stelt: 'wat betreft de effecten op natuur [is] alleen een zeer globale beschrijving van de effecten gegeven, terwijl er op basis van de voorliggende alternatieven o.i. wel degelijk significante effecten op de EHS zijn te verwachten.'

Daarnaast willen belangenorganisaties, dat er meer ingespeeld wordt op de stad-land verbindingen tussen Utrecht en het Noorderpark, Utrecht en Amelisweerd, Houten en Utrecht en het gebied rond Oud Wulven en fort Vechten, de ontwikkelingen op de Uithof (ook na 2020) en de projecten rond de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De technische haalbaarheid van de verbreding van de Bak vormt een groot risico

Van diverse kanten zijn er zorgen over de inpassing van het vlies bij de bak van Amelisweerd. Hier is geen informatie over te vinden. Er wordt verzocht om een back-up plan voordat er wordt gekozen voor een voorkeursalternatief. Een bak naast de huidige bak zou totaal onaanvaardbaar zijn vanwege de doorsnijding van Amelisweerd.



Vanuit een andere hoek wordt het technisch risico gerelateerd aan vertragingen. Het project moet met het oog op de belangen van het bedrijfsleven uiterlijk in 2020 gerealiseerd worden, want elk jaar dat het langer duurt, kost het ondernemingen minimaal 84 miljoen aan fileschade.

Er zijn specifieke en locatiegebonden knelpunten

Een aantal bewoners heeft vragen over specifieke locaties of onderdelen van de planstudie. Het gaat om het 'ruimtebeslag bij de Utrechtse Weg', de toekomst van het erfgoed van Blauwkapel en de bereikbaarheid van de Oude Merenveldseweg: het alternatief Oost, sorteren vóór de knooppunten, leidt mogelijk tot afsluiting van 2 van de 3 toegangswegen. Bereikbaarheid is 'essentieel voor de verhuur van de opslagruimte'. Er wordt door bewoners van Groenekan verzocht de oprit naar de A27 op de Eindhovendreef-Noord te laten vervallen.

Er moet aandacht zijn voor de bereikbaarheid van de Gageldijk.

Bewoners maken zich ook zorgen over het eventueel verdwijnen van de groenstrook/parkstrook bij Voordorp: '... dan is er bijna geen groen meer in de wijk.' Er wordt, in dit verband, voorgesteld de A27 alleen naar het oosten uit te breiden omdat zich hier geen huizen bevinden.

Zorgen over relatie grondwater en bouwkundige staat huizen

De zorg wordt uitgesproken over grondwaterstijgingen onder de A27. Nu zorgt dit al voor problemen, en bewoners maken zich zorgen over de fundering van hun huizen. 'Hoe moet dit bij verbreding van de weg?'



Aandacht voor geluidseffecten en passende maatregelen bij de inpassing van de NRU

De NRU loopt langs het Noorderpark. Er wordt verzocht aan deze zijde van de weg ook geluidsschermen te plaatsen. De bewonersverenigingen rond Groenekan ondersteunen dit verzoek. Zij wijzen op de reflectie die zou worden veroorzaakt door schermen aan de zuidzijde van de weg. Verdiepte aanleg wordt ook als oplossing genoemd.

Een ander punt van aandacht bij de NRU is de wijze waarop de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd. Belangenorganisaties en bewoners willen dat de weg niet de hoogte in gaat. Dit zorgt voor een toename van lawaai en voor een onaanvaardbare visuele barrière tussen de wijk Overvecht en het Noorderpark. Een verdiept tracé biedt kansen om de wijk te verbinden met het park. Hier is sinds de aanleg grote behoefte aan.

Er wordt gevreesd voor een grote barrière tussen Utrecht en Noorderpark door de opwaarding van de NRU.

Mitigerende maatregelen zullen de sluitpost van de begroting zijn en ontbreken in het MER

Geregeld wordt de zorg uitgesproken dat mitigerende maatregelen de sluitpost van de begroting zullen zijn. De vraag wordt gesteld deze in de ramingen al mee te nemen.

'Er wordt geen woord gerept over de haalbaarheid en kosten van de veroorzaakte overlast in Lunetten om dit op te lossen.

4.3 Aandachtspunten voor het proces

Door de procedure blijven bewoners te lang in onzekerheid en het proces is niet transparant

De procedure wordt te langzaam genoemd. Bewoners willen duidelijkheid en niet 'lang in onzekerheid blijven'. Ook wordt er gevraagd om meer transparantie in de afwegingen die gemaakt worden, 'ook als



die ten nadele van bewoners uitvallen'. Zodra er duidelijkheid is over een alternatief willen bewoners ook duidelijkheid over de inpassingsmaatregelen.

'Nergens is te vinden wanneer de besluitvorming plaatsvindt. Ook is het onduidelijk hoe de wisselwerking tussen de volksvertegenwoordigers en bestuurders zou moeten werken.'

Wens tot participatie van gemeenten en bewonersorganisaties in de vervolgfase

Bewonersorganisaties en gemeenten geven aan dat ze graag nauw betrokken worden in de volgende fasen van de planstudie.



Bewoners wijzen provincie, gemeente en regio op hun verantwoordelijkheid voor de leefbaarheid in het gebied

Bewoners wijzen meerdere keren op de verantwoordelijkheid van Gemeente, BRU en provincie om een duidelijk standpunt voor leefbaarheid in te nemen 'als tegenwicht voor de "asfaltmachine" van RWS'. Deze partijen vinden duurzaamheid belangrijk en dit is het moment dit te laten zien.

Regionale gemeenten zijn onvoldoende aangehaakt bij de planstudie. Dit moet dan gebeuren in combinatie met het BRU.

Gemeenten gaan er vanuit dat zij, waar van toepassing, worden betrokken bij de planvorming.

Het leefbaarheidsvraagstuk in de regio vraagt om een integrale benadering

Gemeenten, belangen- en bewonersorganisaties en individuele bewoners willen meer duidelijkheid over de verbanden tussen de lopende planstudies. De regio heeft te maken met één integraal leefbaarheidsvraagstuk waarin de consequenties van verschillende planstudies samenkomen. Er wordt niet voldoende integraal gekeken naar een optimale oplossing. Organisaties denken dat de juiste oplossing te vinden is met een juiste mix van maatregelen op de weg, maatregelen voor OV, prijsbeleid en langzaam verkeer. In dit project moeten een ruimtelijk-economische visie en de samenhang in de uitvoering zou de rode draad moeten vormen.

'Er moet meer geredeneerd worden vanuit de beleving van omwonenden. Waar bewoners om vragen is dat hun huidige problemen en zorgen voor de toekomstige situatie serieus genomen worden.'

De ontwikkeling en inpassing van de Ring Utrecht dient maximaal rekening te houden met de aanwezige bestaande bebouwing langs de snelweg, overlast van geluid, overlast van fijnstof en de kwaliteit van leven in de gebieden langs de A27. De bereikbaarheid van de omliggende gebieden zoals het Noorderpark is belangrijk. Het plan moet bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rondom de weg.

Specifieker wordt er voor de tweede fase meer aandacht gevraagd voor de samenhang van de projecten rond de Ring en het project SALTO (aansluiting op A27 bij Houten). Ook de effecten dienen in samenhang te worden beschouwd.



5. Lijst van reacties consultatieperiode Ring Utrecht MER 1^e fase

Unieke reacties:

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

Gebundelde reacties:

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

Reacties van bewoners- en belangengroepen:

24. Werkgroep A27 Voordorp, Utrecht
25. Bewonersplatform Overvecht, Utrecht
26. Stichting Bewoners Belangen Groep Overvecht, Utrecht
27. Dassenwerkgroep Maartensdijk
28. Natuur- en Milieugroep Overvecht, Utrecht
29. Volkstuinvereniging De Doordouwers, Utrecht
30. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort
31. Vrienden van Amelisweerd, Utrecht
32. Stichting Rijnsweerd Utrecht, Utrecht
33. Stichting Milieuzorg Zeist e.o., Bilthoven
34. PvdA Stichtse Vecht, Maarssen
35. Stichting Klank, Utrecht



36. Wijkcommissie Zandweg-Oostwaard, Maarssen
37. Fietsersbond afdeling Houten, Houten
38. Milieuwerkgroep Houten, Houten
39. Milieuadviesraad Maarssen
40. Stichting Bewoners Overleg Lunetten, Utrecht
41. EVO, mede namens Transport en Logistiek Nederland, de Kamer van Koophandel Midden Nederland, VNO-NCW Utrecht en de Kamer van Koophandel Gooi- Eem en Flevoland, Zoetermeer
42. Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Utrecht

Reacties van gemeenten:

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

